

アニュアルレポート2004

2004年3月期

A Big Step Toward Sustainable Growth

 Mitsui O.S.K. Lines

株式会社商船三井
アニュアルレポート2004





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	MOL STEP— 持続的な 成長 への 大きな 一歩
02	株主の皆様へ	
04 会長インタビュー		
08	商船三井グループ中期経営計画全体図	What China Means to the Future of MOL
10 商船三井にとっての中国		
14	商船三井 At a Glance	
16	セグメント別事業紹介	
22	マーケットデータ	
24	ポートマップ	
26	社会的責任、コーポレート・ガバナンス、 環境保全	
30	取締役、監査役、執行役員	
32	財務セクション	
32	財政状態および経営成績の分析	
36	連結財務諸表	
58	商船三井グループ	
60	国内・海外事業所	
61	株主情報	

予想および見通しに関して

このアニュアルレポートには、商船三井の将来についての計画や戦略、業績に関する予想および見通しの記述が含まれております。これらの記述は過去の事実ではなく、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

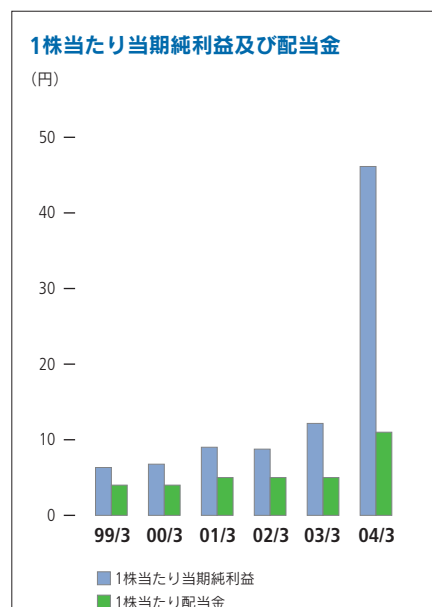
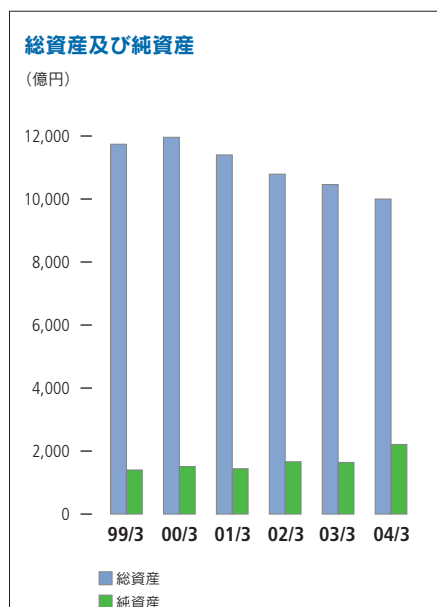
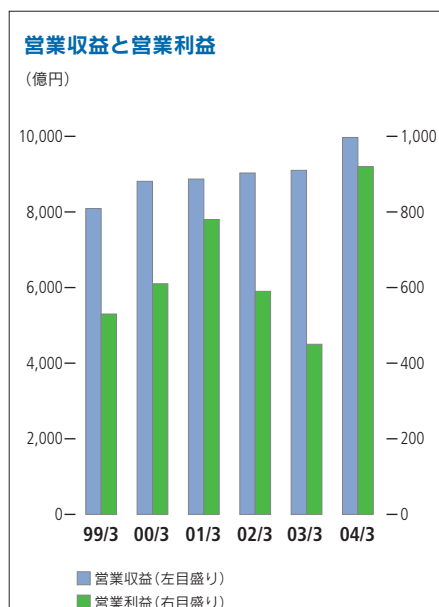
株式会社商船三井 3月31日に終了する年度

	単位：百万円						単位：千米ドル
	2004	2003	2002	2001	2000	1999	2004
損益計算書項目：							
海運業収益及び							
その他の営業収益	¥ 997,260	¥ 910,288	¥ 903,943	¥ 887,867	¥ 881,807	¥ 809,161	\$9,435,708
船舶減価償却費	48,547	54,211	62,238	64,851	55,112	52,637	459,334
その他の営業費用	776,355	733,329	699,269	667,661	690,936	630,405	7,345,586
連結調整勘定償却額	535	446	588	663	583	563	5,062
その他の一般管理費	79,697	76,946	82,075	76,453	73,856	72,019	754,064
営業利益	92,126	45,356	59,773	78,239	61,320	53,537	871,662
持分法による投資利益	6,613	3,387	4,426	3,681	1,403	4,127	62,570
税金等調整前当期純利益	89,776	25,114	24,851	20,860	15,314	15,338	849,427
法人税、住民税及び事業税	(35,346)	(10,872)	(6,101)	(19,473)	(6,427)	(8,362)	(334,431)
法人税等調整額	2,152	1,435	(6,633)	7,709	(529)	-	20,361
少数株主利益又は損失	(1,191)	(967)	(1,572)	1,847	(33)	34	(11,269)
当期純利益	55,391	14,710	10,545	10,943	8,325	7,010	524,088
貸借対照表項目：							
流動資産	299,544	289,645	251,388	255,774	239,860	230,996	2,834,175
流動負債	398,091	423,838	375,032	399,996	412,717	337,417	3,766,591
有形固定資産	477,621	569,234	619,645	691,307	756,623	753,347	4,519,075
総資産	1,000,206	1,046,612	1,079,090	1,140,400	1,196,474	1,174,640	9,463,582
長期有利子負債	311,021	395,589	475,696	540,159	598,999	670,363	2,942,767
純資産	221,535	164,790	166,970	144,355	151,992	140,490	2,096,083
利益剰余金	101,991	56,469	47,818	43,433	43,199	37,900	965,002
普通株式1株当たりの金額 (単位：円、米ドル)：							
当期純利益	46.14	12.16	8.76	9.01	6.77	6.33	0.437
純資産	185.06	137.44	138.78	119.88	123.63	126.81	1.751
配当金	11.00	5.00	5.00	5.00	4.00	4.00	0.104

2003年度の日本円金額は、読者の便宜のために米ドルへ2004年3月31日の一般的為替レート、即ち1ドルにつき105円69銭というレートを使用して換算しております。この便宜上の換算によって、日本円が、上記レートあるいはその他のレートで米ドルに換金された、換金できるはずであった、あるいは今後換金されうということを示す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。





芦田 昭充
代表取締役社長

鈴木 邦雄
代表取締役会長

戦略上、そして業績の面でも、2004年3月期は当社にとってきわめて重要な年でした。競争力回復を主眼としたそれまでの経営計画に対し、戦略の軸足を「成長」へ移した3カ年の中期経営計画MOL nextの最終年度を終えるにあたり、全ての財務目標を達成したことをここにご報告できますことを、うれしく思います。MOL nextの3年間で、連結営業収益は12%増加し、9,973億円となりました。営業利益は、一時的要因で減益となった昨期と比べて2倍以上に増加し、また当期純利益は、4倍近い554億円に達しました。

とりわけ喜ばしいのは、株価の上昇です。2001年3月期末に240円だった当社株価は、MOL nextが終了した2004年3月期末には536円にまで上昇しました。株主の皆様には、創業120周年の記念配当1円を含め、一株当たり6円増配の11円を配当させていただくことと致しました。2004年4月、成長をテーマとする新経営計画MOL STEPに移行するにあたり、当社グループは申し分ないスタートを切ることができたと申せましょう。

戦略的目標の達成 — 数値目標の達成を超えて

財務諸表上の数字だけではMOL nextの成果を語りつくしたことはありません。こうした数字の達成を可能にした数々の取組みにも注目して頂きたいのです。MOL nextに掲げた課題の一つは、確固たる財務基盤を築き上げることでした。この3年間で、主として営業活動によるキャッシュフローと船舶等の売却益により、有利子負債を従来の34%にあたる2,529億円圧縮しました。株主資本は、同期間中に53%増加しました。およそ347億円にのぼる徹底したコスト削減も、収益およびキャッシュフローの改善に大きく貢献しました。同時に、収益性とコスト競争力に優れた船隊を整備すべく積極的な投資を行うことなどにより、事業ポートフォリオを再編・強化しました。MOL next期間中に71隻が新たに船隊に加わり、2001年4月から2004年3月までの間に当社単体運航隻数は25隻増加しました。これらの投資は、成長が期待できるコンテナ船およびエネルギー・資源輸送分野、後者ではとりわけLNG船とドライバルカーを中心に行ったものです。

抜本的な変革

MOL nextを経て、当社グループは3年前とはまったく異なる姿に変革されました。以下にその例をあげて、ご説明しましょう。

コンテナ船部門—長らく当社収益の主たる変動要因であったコンテナ船事業は、この3年間で、より安定したものになりました。世界経済に打撃を与えた2001年9月の同時多発テロや燃料油の高騰等により、この部門はMOL nextの最初の2年間は損失を計上しましたが、最終年度には、それまでの様々な施策と市況の好調に支えられ、目標値を大きく上回る水準にまで収益を改善することができました。営業基盤の合理化と、大型で効率のよいコンテナ船の新規投入により、当社は今や世界でもっともコスト競争力のあるコンテナ船オペレーターの一社として位置づけられています。

MOL next(2001-2003年度)の目標と成果(連結)			
(億円)	2000年度	2003年度 (目標)	2003年度 (実績)
売上高	¥8,870	¥10,000	¥9,973
経常利益	530	660	906
当期純利益	110	340	554
1株当たり当期純利益(円)	¥9.01	¥28	¥46.14
ROE(%)	7.4	15.0	28.7
ROA(%)	3.0	4.0	6.4
株主資本比率(%)	12.7	20.0	22.1
有利子負債	¥7,450	¥6,000	¥4,917

2004年3月期は戦略上、そして業績の面でも、 当社にとってきわめて重要な年でした。 競争力回復を主眼としたそれまでの経営計画に対し、 戦略の軸足を「成長」へ移した3カ年の 中期経営計画MOL *next*の最終年度は、 全ての財務目標を達成して終わることができました。

ドライバルク部門—当社は、建造コストが比較的低かった数年間に、先を見越し、多くのドライバルク船を発注しました。その一部はMOL *next*期間中に竣工し、石炭・鉄鉱石・穀物等のドライバルク貨物の海上輸送マーケットにおける当社の存在感をより強固なものにしました。世界中で、当社ほどのスケールと柔軟性で、質の高いサービスを提供できる船会社は、他にないと自負しております。

エネルギー関連部門—エネルギー関連部門の拡大は、MOL *next*の主要テーマのひとつでした。当社は、その信頼性と安全性に対する世界的な評価を最大限に生かし、長期輸送契約の下で運航するVLCC、LNG船、およびその他エネルギー輸送船の増強を行いました。MOL *next*期間中に、当社が関与するLNG船は35隻から42隻に増加し、2007年3月期末には58隻に達する見込みです。エネルギー、とりわけLNGに対する輸入需要が世界的に高まる中、当社は、その需要に応じて収益を高めるために最適な体制を備えています。

フェリー部門—当社はフェリー事業でも改革を進めました。これまで構造的な問題等により利益をあげることができなかったこの事業で、子会社の統合、アライアンスの結成および新造船の投入などの思いきった施策をとり、MOL *next*最終年度には黒字転換を果たすことができました。

「世界最大の総合海運企業」とは

当社は、多くの部門で世界最大級の船会社のひとつに数えられています。しかし、当社の目指す姿は、単に規模の大きさを誇るものではなく、最高水準の安全性、公共性、および企業倫理を伴った、最大で最高の海運会社です。そのためには、より高い利益に支えられた質の高い収益構造を築かなければなりません。加えて、当社は世界の海運業の中にあつて確固たる独自性を持ちたいと願っています。当社は、単に業界全体の流れを追うだけの会社ではありません。資源やエネルギーといった戦略的分野に経営

資源を重点的に配分してきたのも、このためです。それでもなお、当社が目標とする真のエクセレントカンパニー、すなわち「海運におけるあらゆる魅力的なビジネスチャンスに、強くしなやかに挑んでいける会社」への道のりは、いまだ緒に就いたばかりといわざるを得ません。それゆえに、MOL STEPの中で、さらなる財務基盤の強化を目標として掲げているのです。ひとたびこの目標が達成されれば、海運の成長分野への更に大規模な投資や新たなビジネスへの取り組みなど、たとえそれがよりリスクの高いビジネスであっても、大きくなった身の丈に合わせて、果敢に挑んでいくことが可能となります。

企業の業績を計る究極的な指標は株主価値であり、その意味で、当社の過去3年間は満足のいくものであったと考えます。MOL STEPの船出にあたり、これまでももまして懸命に、この価値創出に注力し続けることをお約束します。

2004年6月24日

代表取締役会長

鈴木邦雄

代表取締役社長

芦田昭亮

MOL STEP—

持続的な**成長**への

大きな**一歩**

鈴木会長一新中期経営計画「MOL STEP」と
商船三井の将来を語る



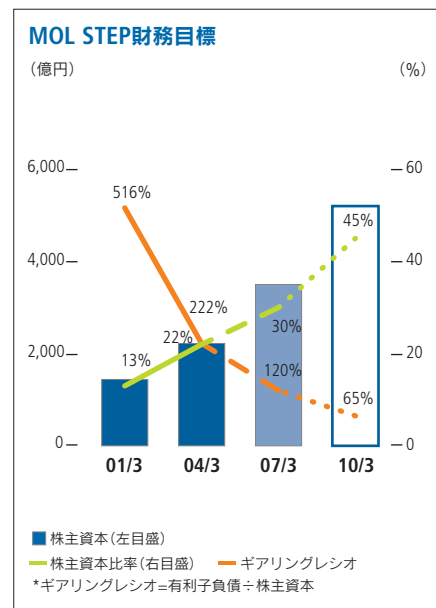
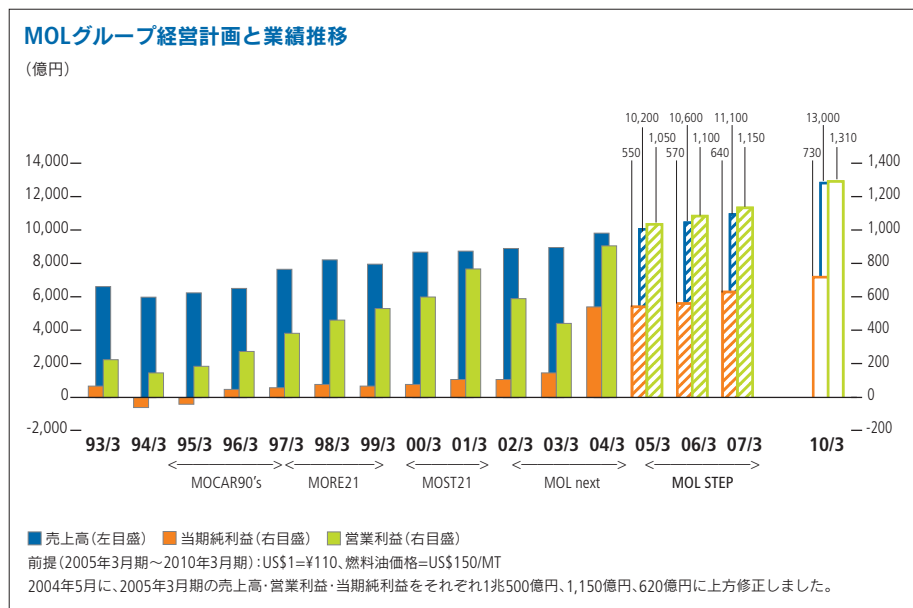
鈴木 邦雄
代表取締役会長

Q

**商船三井は、MOL STEPを持続的な成長に向けた青写真と位置づけています。
その主要な戦略をお聞かせください。**

この計画の核心はSTEPという名前に表されています。STEPは“Strategy Towards Excellent and Powerful Group”、つまり「世界の海運をリードする強くしなやかな企業グループとなるための戦略」を意味しています。当社グループの最終目標は、世界最大の海運会社になるだけでなく、最高の品質を備えた、特色ある企業になることです。そのために2つの戦略を推進します。第一の戦略は、海運業における成長分野に対する積極的な投資です。MOL STEPの3年間で合計4,900億円相当の船隊整備を決定しており、117隻の新造船投入により、当社の中核船隊を合計約620隻に拡充します。第二の戦略は、成長市場・地域における商権の拡大です。今後、中国は最大の成長領域になると思われませんが、当社はこのほかインド・ロシア等の新興マーケットにおいても今後の発展を視野に入れています。欧米の市場では、営業力を強化し、サービスの質を高め、拡大するエネルギー輸入需要に応じていくことなどによって、顧客基盤を拡大していきます。

これらの施策により、MOL STEP期間中に、売上と営業利益をそれぞれ11%、25%増加させる計画です。2007年3月期には、売上を1兆1,100億円、営業利益を1,150億円、純利益を640億円とする数値目標を掲げています。より強固な財務基盤の構築も目標としており、主に内部留保を原資として、株主資本を58%増の3,500億円、2004年3月期には222%であったギアリングレシオ(株主資本に対する有利子負債の割合)を2007年3月期には120%まで引き下げることを目標としています。このように財務体質の強化を進めることによって、ビジネスチャンスが訪れた時に、迅速かつ果敢に対応することが可能となり、ひいてはそのような行動が、当社を「特色のある企業」たらしめていくと考えています。



Q

**MOL STEPの戦略と目標についてもう少しご説明ください。
また、これらの目標達成が可能であると確信する理由についてお聞かせください。**

当社の経営において、もっとも重要な決定事項は船隊整備に関するものであり、当社は、どの分野に最も大きいビジネスチャンスがあるかという観点から様々な選択肢を常に比較考量しています。そして今回は資源・エネルギー輸送と製品輸送という二つの分野に分けて成長戦略を立てました。資源・エネルギー輸送分野では、2004年3月時点で414隻だった船隊を、2007年3月には470隻に、2010年3月には550隻まで拡大し、世界一のポジションをゆるぎないものにします。この目標を達成するために、98隻の新造船をMOL STEP期間内に、さらに95隻をその後の3年間に新規投入していく計画です。もう一つの戦略分野である製品輸送事業は、世界中で急速に拡大している分野でもあります。2004年3月時点で133隻だったコンテナ船と自動車船からなる船隊を、2007年3月期には150隻に、さらに3年後には170隻へと、市場の拡大にあわせて拡充していく計画です。ロジスティクス部門は、この分野の中で、個々の顧客ニーズに対するソリュー

ション提供型の営業にいつそう力点を置いて、成長させていく考えです。こうした計画に基づき、2007年3月期までに売上を1兆1,100億円、営業利益を1,150億円とする目標を設定しているのです。

MOL STEPの目標は、かなり高い確率で達成できる自信を持っています。MOL STEP期間中の船隊整備はすでに決定しており、投入されるほぼすべての新造船は、昨今造船価格が上昇に転ずる以前に発注を済ませていました。さらに、コンテナ船・自動車船を除く新造船の3分の2以上は、既に長期輸送契約を獲得済みです。だからこそ、MOL STEP期間中の収益は、予測から大きくふれることはないという確信が持てるのです。このように向こう3年間で良く見通せることもあり、当社はすでに、2007年から始まる次の3年間についてお客様との商談を着実に進めています。MOL STEPの策定にあたり、2010年3月期までの目標も設定したのはこのためです。

Q

**MOL STEP中の海運マーケットの拡大について、どのような見通しをお持ちですか？
どこに最大のビジネスチャンスがあるのでしょうか？**

昨年、世界のコンテナ貨物量は8%の伸びを示したと見積られています。その大半は中国からの輸出の増加によるものです。注目すべきは、この荷動きの契約主体のほとんどが、中国の工場に製造をアウトソーシングしている欧米の輸入業者であることです。世界経済が概ね健全で、かつ企業が国際分業を進めるなか、コンテナ船のスペースに対する需要は、今後数年間は年率8~10%で成長すると見込んでいます。

自動車船の見通しも明るいと考えています。自動車船部門では、引き続き日本と韓国に重点を置きます。両国の自動車メーカーが海外生産を拡大しても、完成車の日韓からの輸出量は堅調に推移するでしょう。同時に、ヨーロッパ、東南アジアおよびラテンアメリカなどの地域における三国間輸送に、さらなる事業拡大のチャンスを探求していきます。

ドライバルク部門の主な成長牽引役は、中国とインドです。中でも成長著しいのが、オーストラリア・ブラジルから中国への鉄鉱石輸送です。この部門ではほとんどの船が複数年契約の下で運航されており、安定した収益を見込んでいます。

エネルギー輸送分野は、中国および米国の原油輸入需要が大幅に拡大すると予測しています。LNGに関しては、国内・カナダで産出される量では需要を賄いきれない米国向けの輸送が伸びるでしょう。カタールからの輸出がその大部分を占めるでしょうが、同国からの距離で米国が日本より30%遠いことから、米国で輸入量が増加すれば、LNG船に対する需要が大きく増大します。ヨーロッパ諸国もLNG輸入を拡大すると見込まれています。

中国ということであれば、当社の目標は、この国の経済の継続的な成長に伴い今後拡大すると見られる海上輸送をはじめとする様々なビジネスチャンスを最大限利用して、安定的な成長の維持に結びつけることです。中国以外では、米国およびヨーロッパ向けに、原油・LNGなどのエネルギー輸送が拡大しており、長期的な事業拡大のチャンスが見込まれます。将来、重要な事業地域となる可能性のあるインド、ロシアをはじめ他の地域における発展にも注意深く目を向けていきたいと考えています。

日本もまた、当社最大の顧客ベースとして極めて重要であることに変わりはなく、安定的な需要の増加を見込んでいます。

Q

商船三井グループでは、会社の社会的責任をどのようにして果たしていこうとお考えですか？

当社グループでは、経営の透明性を高め、経営資源の最適配分を行い、すべてのステークホルダーに最大の利益を還元するために、コーポレート・ガバナンスは必要不可欠な手段だと考えています。また、コンプライアンスも当社経営にとって欠くことのできない重要な要素であり、法令および倫理的・社会的基準の遵守を徹底するために、多様な手段をとっています。一例をあげれば、コンプライアンスに関する質問や懸念について、当社グループの従業員がコンタクトできる窓口を設けています。また、経営者の意思決定の正当性、株主利益の反映を客観的に判断する一助として、社外取締役3名と社外監査役2名を置いています。

数百隻の船の運航者として、環境保全に関しては細心の注意を払っています。安全運航を徹底し、船から排出される汚染物質を最小限にするために、当社は業界の中でも最も広範で先進的な取り組みを進めています。

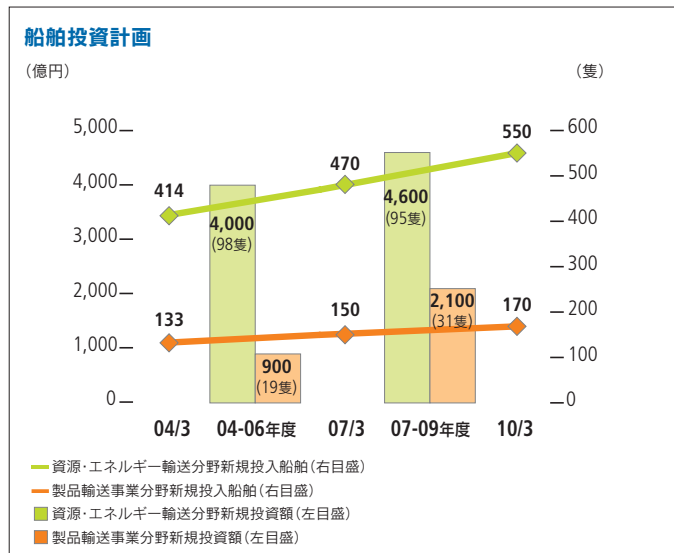
その一例が、2007年3月期末を目標としたVLCC船隊すべてのダブルハル化です。これは海洋環境保護委員会 (MEPC) によるシングルハルタンカー使用禁止期限をおよそ4年も前倒ししています。また、当社は、PDCA (Plan、Do、Check、Action) サイクルを取り入れ、ISO14001を取得した独自の環境マネジメントシステム「MOL EMS21」をもち、汚染防止・省エネルギーといった項目別に目標を設定しています。新造船の発注を行う際にも、燃費効率や環境に対する負荷を最小に抑えるために、最新のテクノロジーを採用しています。

Q

最後に、株主価値の最大化についてお考えをお聞かせください。

前述のように、当社の目標は世界の海運をリードする強くしなやかな企業グループになることです。それにはまず、大規模で高い競争力を持つ船隊を結集し、お客様の多様なニーズにこたえられる事業基盤を構築することが必要です。当社グループは引き続き徹底したコスト削減を進め、グループ一体となった営業・業務効率化とあわせて、連結レベルでの利益極大化を図っていきます。そして、その名前が示すとおり、成長のための次

のステップとなるMOL STEPの実行を通じ、最も高い成長性を示す分野と、最も高い競争力を当社が有する分野の二つに、引き続き経営資源を集中させていきます。この戦略にのっとりた経営資源の投入が、持続的な成長につながり、株主の皆様の期待にお応えする最良の方法だと確信しています。



コスト削減計画
(億円)

	2005.3	2006.3	2007.3	合計
営業部門主体 (運航費、コンテナ経費等)	40	35	35	110
管理部門主体 (船舶経費、一般管理費、運転利息等)	25	30	35	90
合計	65	65	70	200
単体	55	60	60	175
グループ会社	20	15	20	55
単体への反映額	-10	-10	-10	-30

長期ビジョン:世界の海運をリードする強く

メインテーマ:「成長」

成長戦略—拡大する世界の海運マーケットに向けて

■ 海運事業への積極投資—成長分野への重点資源配分による特色ある事業ポートフォリオを目指して

- 1) 資源・エネルギー輸送分野: 更なる拡大により世界一のポジションを揺るぎないものにする
- 2) 製品輸送事業分野(コンテナ・自動車・ロジスティクス): 多様化する顧客ニーズに応え、市場拡大にあわせ成長する

■ 世界の伸張著しいマーケットにおける商権の拡大

- 1) 中国のマーケット: 資源エネルギー、自動車、製品輸出等拡大するあらゆる海運ビジネスチャンスへの参画
- 2) 欧米マーケット: 高品質サービスの提供と営業力強化を通じた顧客ベースの拡大
- 3) エマージングマーケット: インド、ロシア等今後の発展が期待される市場における商権確保

資源・エネルギー輸送分野

	ドライバルク部門	油送船部門	LNG船部門
	連結子会社:54社 持分法適用会社:6社	連結子会社:81社 持分法適用会社:4社	連結子会社:21社 持分法適用会社:7社
運航規模	03年度 414隻	06年度 470隻	09年度 550隻
新規投入船舶	04～06年度 98隻・4,000億円		07～09年度 95隻・4,600億円

船舶投資総計:243隻 1兆1,600億円(2004年度～2006年度 117隻 4,900億円)

競争力強化戦略—成長を可能とするために

- * 顧客志向の営業力強化
- * コスト競争力強化(3年間累計コスト削減目標額200億円)
- * 高品質サービス提供

安全運航

STEP

Towards Excellent and Powerful Group

しなやかな商船三井グループを目指す

特色のある世界最大の総合海運企業へ

連結財務数値目標

	2003年度	2004年度	2005年度	2007年度	2009年度
売上高	9,973億円	10,200億円	10,600億円	11,100億円	13,000億円
営業利益	921億円	1,050億円	1,100億円	1,150億円	1,310億円
経常利益	906億円	1,000億円	1,050億円	1,100億円	1,250億円
当期純利益	554億円	550億円	570億円	640億円	730億円
売上高経常利益率	9.1%	9.8%	9.9%	9.9%	9.6%
株主資本	2,220億円			3,500億円	5,200億円
株主資本比率	22%			30%	45%
ギアリングレシオ*	222%			120%	65%

* 有利子負債 ÷ 株主資本

(前提: 為替 ¥110/US\$, 燃料油価格 US\$150/MT)

製品輸送事業分野

コンテナ船部門

連結子会社: 32社
持分法適用会社: 6社

自動車船部門

連結子会社: 13社
持分法適用会社: 4社

ロジスティクス部門

連結子会社: 19社
持分法適用会社: 5社

運航規模	03年度	06年度	09年度
	133隻	150隻	170隻
新規投入船舶	04~06年度		07~09年度
	19隻・900億円		31隻・2,100億円

MOL Logisticsを核とし、顧客ニーズを捉え、人・ネットワークシステムを駆使するソリューションを指向

グループ事業部門

フェリー・内航
客船
曳船
海事コンサルティング
人材派遣
商社
建設
不動産・ビルメンテナンス
その他
連結子会社: 31社
持分法適用会社: 6社

海運を核とした周辺事業を引き続き維持・発展

・2007年度～2009年度 126隻 6,700億円)

環境対策

企業体力増強戦略—あらたな成長ステージでのジャンプに備えて

- * 財務体質強化
- * グループ経営進展
- * 人的資本の充実

What **China** Means to the Future of **MOL**

商船三井にとっての中国



資源・エネルギー輸送分野と中国

2004年3月、当社は、中国最大の鉄鋼グループである宝山鋼鉄と、超大型(30万トン型)専用船による20年間にわたるブラジル出し鉄鉱石連続輸送契約に調印しました。傘下の船会社以外はほとんどスポット契約での原料輸送に頼ってきた宝山鋼鉄が当社と4隻目になる長期輸送契約を結んだことで耳目を集めたこの調印式で、同社幹部は、「商船三井だけが必要な船を供給できる」ことがパートナーシップの決め手だと述べ、追加建造も前向きに検討していくことを確認しました。

当社は、昨年度のアニュアルレポートでいち早く、「中国における粗鋼生産量の伸張に刺激され、世界的なドライバルク市場の成長と安定的な運賃市況が期待できる」と書きました。その後現場の営業・情報収集活動によりこれを裏づけた当社は、一方で船台逼迫を予測し、鉄鋼原料輸送に使われるケーブサイズバルカーの大量発注を、他社に先駆け、船価上昇前に決断しました。



宝山鋼鉄グループとの調印式

図表1が示すように、2003年の中国の鉄鉱石輸入は前年から3,700万トン増えて1億4,800万トンとなり、世界の鉄鉱石荷動き、ひいては不定期船全体の市況を牽引しました。Take-offした経済の常として、中国鉄鋼業も、北京オリンピック(2008年)・上海エキスポ(2010年)

や西部大開発に向けた道路・橋梁等のインフラ整備用、急成長する自動車・船舶等の製造産業用(図表2参照)、パイプ・水道管等の民生用に巨大な実需をかかえており、中国政府は、生産性・計画性の低い中小ミルの淘汰を進めるなど加熱を冷ましなが

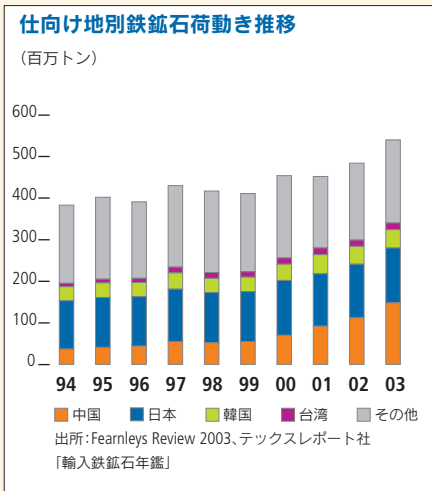
らバックアップしています。この成長により生み出される鉄鋼原料の輸入増は当面船腹の供給増を大きく下回ることはないと思われる見込み、それゆえにこそ宝山鋼鉄は、自社の需要増と市況の中高位安定を見込み、計画的な原料調達を目指して当社との長期契約に合意しました。当社としても、過度に高騰した市況による一時的収益ではなく、信頼できる取引先との長期的取引を望んでいました。

こうした市況見込みは中国の鉄鋼メーカーに限ったことではありません。2004年1月以降順次竣工しつつある35隻(2004年5月時点確定分)の当社新造ケーブサイズバルカーは、その競争力が評価され、当社のコアの顧客である日本の鉄鋼メーカーとの間でも中・長期契約を順調に獲得しています。当社鉄鋼原料輸送に中国向けが占める割合は2003年度には1%程度ですが、これを2006年度に5%、2009年度には10%にと着実に引き上げていこうというのが当社の計画です。急拡大する中国市場を注意深く見据え、中長期的な市況や契約により直接・間接にその恩恵を受けつつ、短期的あるいは過度にはこれに依存することなく、機敏かつ安定的に増益を図る。それが、鉄鋼原料輸送の分野を例に見た、当社の中国戦略です。

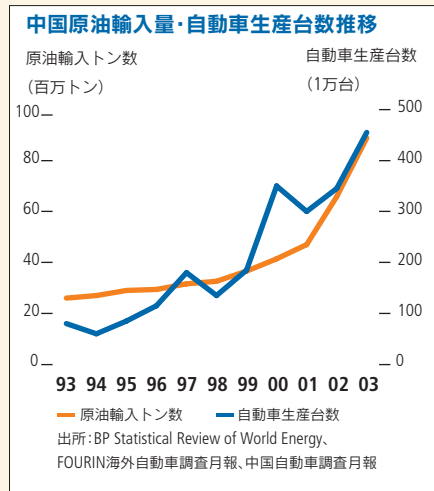
言うまでもなく、中国需要が世界市況に与える影響は鉄鋼原料だけに止まりません。1993年に石油の純輸入国に転じた中国は、2003年には日本を抜いて世界第2位の石油消費国となり、対前年比31%増の9,100万トン強を輸入(図表2参照)、原油価格とタンカー市況高止まりの底流を形成しています。この分野でも当社は、ダブルハル化を加速させた潤沢な船腹により好市況を享受する一方で、2004年4月、中国のシノトランスと折半で合弁会社を設立し、先ずVLCC1隻を投入して中国荷主への参入を図っています。

鉄鋼原料以外のバラ積貨物の分野では、2003年6月、香港・上海に拠点を持つIHC(International Handybulk Carriers)プールにシニアパートナーとして参加。特殊船型を要する製紙原料のチップ・パルプについても、当社グループは需要増を見込んでその中国向け輸送に着手しています。

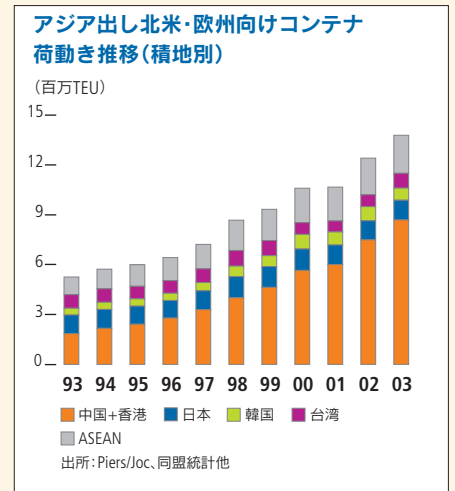
(図表1)



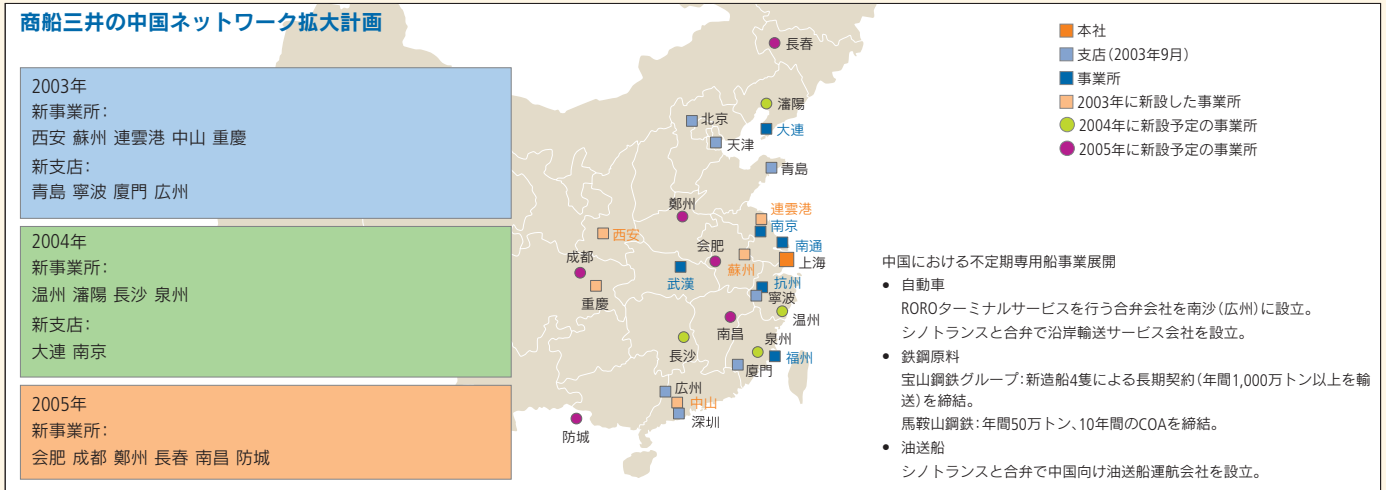
(図表2)



(図表3)



(図表4)



製品輸送事業分野と中国

商船三井の中国戦略は、内需だけではなく輸出にもバランスよく目を向けています。

図表3が示すように、アジア出し欧米向けの荷動きはこの10年で2.4倍となりました。押し上げたのが中国であることは一目瞭然です。中国・香港出しが占める割合は、2003年には実に63%に達しました。

工場移転・製造のアウトソーシングがその原因であることは広く知られています。当社が取扱う中国出し欧米向け輸送の約8割が輸入者との契約であることも、このことを良く示しています。中国からの輸出がスローダウンすることがあるとすれば、それは中国ではなく欧米等の輸入国の景気の問題ということになりますが、安価な日用品を必要とする輸入国がある限り、アウトソーシングの流れ自体は衰えることはありません。そして中国は、内陸部からの豊富な労働力供給によってコスト競争力を維持し、一方で2001年のWTO加盟後は外国投資・貿易に関する法令の整備にも一定の改善を見せ、為替問題でも巧みな舵取りを行うことによって「世界の工場」の地位を保持しています。米国の有力コンサルタント会社A.T. Kearney社の「対外直接投資信頼度調査」(2003年)では、中国が前年に続き最も好まれる投資先国に選ばれています。

こうした中国からの製品輸出の急増に対応して、当社は、輸入国での営業を強化する傍ら、2005年までの3カ年計画で中国における営業ネットワークを拡大し、内陸部を含む29拠点を整備(図表4参照)、あわせて中国寄港コンテナ航路の増強を行っています(図表5参照)。また上海・日本間では、door-to-doorの輸送日数で航空輸送に迫る高速RORO(roll-on/roll-off)サービス、上海スーパーエクスプレスを開始しました。

自動車輸送の分野でも、当社は将来への布石を打ちました。2004年4月、シノトランスと合併で中国沿岸輸送会社を設立、将来的に予測される輸出に備えています。

物流の分野では、上海・深圳で保税倉庫プロジェクトを立ち上げたほか、前述の通り中国出し荷動きの主流がアウトソーシング・買付け物流であることに着目し、上海・深圳・香港でオーシャン・コンソリデーションビジネス(OCB)*を強化しています。

* 買主のオーダーに基づき製品を効率よく仕分け・コンテナ詰めして出荷するサービス。

(図表5)

コンテナ航路における中国サービス増強

2003	5月	日本-台湾-香港-南中国サービスを開始
	5月	北米西岸サービスに南中国からの直行ループを追加
	6月	北米東岸サービスに上海・南中国発の新ループを追加
2004	2月	アジア-南・西アフリカサービスで上海寄港を開始
	4月	北中国-フィリピン-インドネシアサービスを開始
	6月	中国-東南豪州サービスで新ループを追加し、北中国に初寄港
	6月	北米西岸サービスに北中国発の新ループを追加
	7月	アジア-北欧州サービスに南中国発の新ループを追加

世界物流の地殻変動

当社のOCBIは、中国だけでなく東南アジア各国出しの輸出において有力顧客を獲得しています。この事実、これまで述べてきたような荷動きの変動が、実は今に始まったことではないことを思い出させてくれます。変動の担い手として歴史的にはNIES・ASEAN諸国が、次いで中国が、最近ではこれにインド・ブラジル・ロシアを加えたいわゆるBRICsが目立っています(図表6参照)。

図表7は1993年からの世界の海上荷動きの伸びを示しています。コンテナ・LNG・石炭が世界のGDPを上回る伸びを見せ、2003年には鉄鉱石もこれに加わりました。東西冷戦体制の終結により、当時世界人口の3分の1を占めていた社会主義経済圏が世界市場に参加し、国際信頼の高まりが国際分業への抵抗を取り除きました。中国と同じ13億の人口を持つ南アジアもこれに加わろうとしています。更に、輸入ソースの遠隔地化が輸送需要の拡大に拍車をかけています。今起きていることは単に中国一国の動きではなく、世界物流の地殻変動であると当社は見ています。

これは海運業にとっての好機です。しかし一方で、いかに具体的な動きを掴み先手を打つかが各社に試されます。グラフが示すLNG・コンテナの高い伸びは、MOL next期間中の当社のこれら分野への選択的投資が正しかったことを示しています。注目され始めたインドについては、2004年1月、当社管理船が同国LNG輸入の幕開けを告げ、3月には、同国向け石油輸送を目的としてアラブ首長国連邦の有力コングロマリットと合併会社を立ち上げました。ロシア・ブラジルとも、資源輸送やコンテナ船の分野で関係を深めています。

米国のLNG需要にいち早く着目し、中東の輸出国と緊密な関係を打ち立てた当社の視野は、言うまでもなくBRICsに止まりません。たとえば、エネルギーの対外依存度を高める米国の石油輸入が、2025年までに2.3倍になるとの予測を受け、当社はその情報を顧客回りで確認するなかで、原油よりは石油製品としての輸入の比率が高まることを掴みました。2003年度中に実行したプロダクト船の大量発注は、この分析を背景にしていたのです。

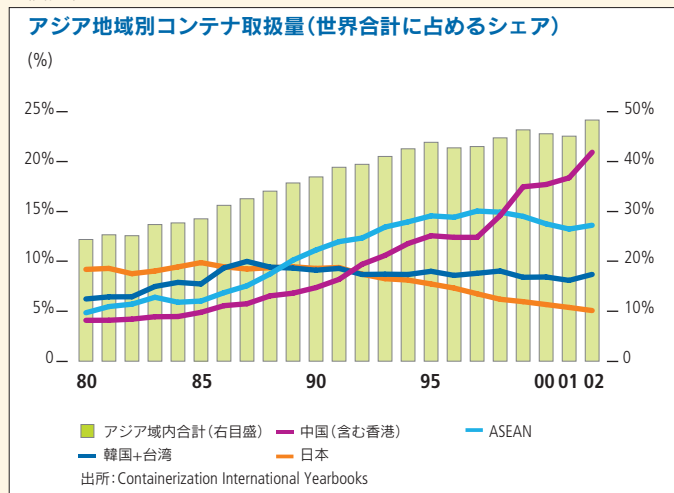
高くアンテナを張って情報を集め、足を使ってそれを確認する。そして決断する。鉄鋼原料船発注で見せた、物流変動を見逃さない当社の動きを、ここにも見るすることができます。

What China Means to the Future of MOL

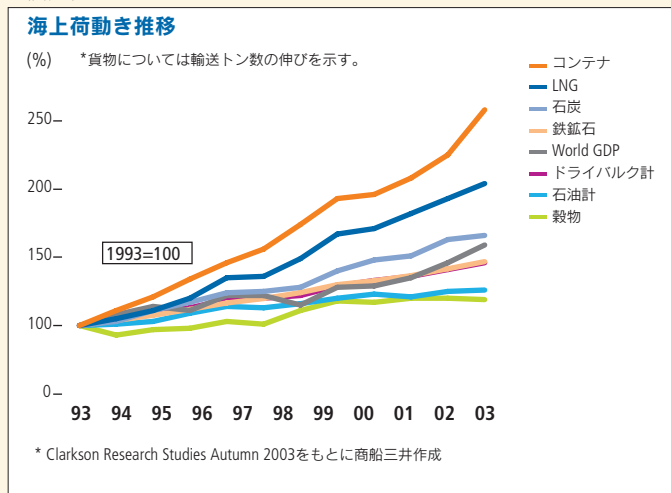
あらためて、宝山鋼鉄との契約に象徴される中国での動きは、商船三井にとって何を意味するのでしょうか。それは、世界物流の地殻変動の中で、ひとつの大きな動きを当社が読み取り、しなやかに対応した事例であり、その中で活動する総合海運企業である当社の持続的成長を約束する、大きな一歩だということができるでしょう。

「中国」もまた、商船三井にとっての“A big step toward sustainable growth”なのです。

(図表6)



(図表7)

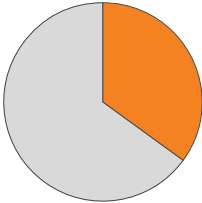
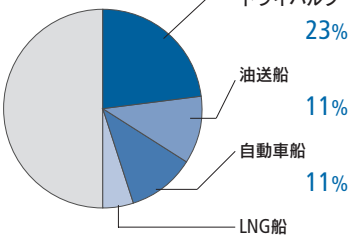
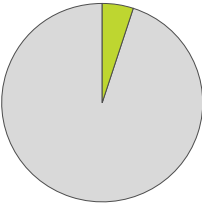
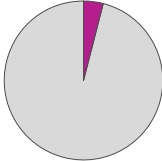
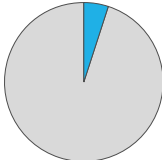
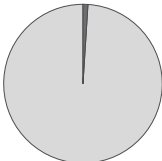


商船三井At a Glance

当社では、2005年3月期より、以下の新セグメントによって事業を推進しています。各事業の概要をご紹介します。

		売上高
コンテナ船事業		(億円) <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="background-color: #e67e22; padding: 10px; text-align: center;">3,450</div> <div style="background-color: #e67e22; padding: 10px; text-align: center;">3,700</div> </div> 04/03 (実績) 05/03 (見通し)
不定期専用船事業		(億円) <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="background-color: #2980b9; padding: 10px; text-align: center;">4,946</div> <div style="background-color: #2980b9; padding: 10px; text-align: center;">5,200</div> </div> 04/03 (実績) 05/03 (見通し)
ロジスティクス事業		(億円) <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="background-color: #90d974; padding: 10px; text-align: center;">529</div> <div style="background-color: #90d974; padding: 10px; text-align: center;">550</div> </div> 04/03 (実績) 05/03 (見通し)
フェリー・内航事業		(億円) <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="background-color: #9b59b6; padding: 10px; text-align: center;">421</div> <div style="background-color: #9b59b6; padding: 10px; text-align: center;">420</div> </div> 04/03 (実績) 05/03 (見通し)
関連事業		(億円) <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="background-color: #3498db; padding: 10px; text-align: center;">546</div> <div style="background-color: #3498db; padding: 10px; text-align: center;">550</div> </div> 04/03 (実績) 05/03 (見通し)
その他事業		(億円) <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="background-color: #7f7f7f; padding: 10px; text-align: center;">80</div> <div style="background-color: #7f7f7f; padding: 10px; text-align: center;">80</div> </div> 04/03 (実績) 05/03 (見通し)

(04/03実績はセグメント改編のため未監査)

事業概要	セグメント別売上高構成比
<p>当社は71隻のコンテナ船を擁し、米州、欧州、アジアをはじめ世界の主要航路で事業を展開しています。また、APL・現代商船と92隻のコンテナ船隊を誇るアライアンス (TNWA) を結成、世界のコンテナ船事業をリードしています。当社グループは、最新技術を駆使した情報システム構築や新造船の投入、継続的なコスト削減策などにより業務効率を大幅に高めるとともに、カスタマーサービスの質の向上に努めています。</p>	 <p>35%</p>
<p>当社は約280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、電力炭、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、65隻のコア船隊による最高品質のサービスを提供し、顧客の信頼を得て世界の自動車海上輸送の約20%を担っています。エネルギー輸送分野ではまず、約110隻の油送船が、原油・石油製品・ケミカル・LPGなどを輸送し、世界トップクラスにランクされています。またLNG船事業では、42隻のプロジェクトに関与し、世界をリードしています。本セグメントは、中・長期契約により確定している収益の割合が高いことが特徴となっています。</p>	 <p>50%</p> <ul style="list-style-type: none"> ドライバルク 23% 油送船 11% 自動車船 11% LNG船 5%
<p>2003年6月、「物流事業室」を「ロジスティクス事業部」に改編し、グループ全体のロジスティクス事業にかかわる事業戦略の立案推進を担う本社機能を集約・強化しました。これによって当社事業セグメント間のシナジー効果を最大化することが可能になりました。当社グループのロジスティクス会社は、MOL Logisticsのブランドのもとに統一され、中国における航空貨物やコンソリデーション事業の強化など、事業の拡大に向けた様々な活動を行っています。</p>	 <p>5%</p>
<p>当社の広範囲な国内輸送ネットワークは、統合等によって収益性を回復し、多様で高度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や、共同配船によるRORO船サービスの開始などがその例です。当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。</p>	 <p>4%</p>
<p>当セグメントには、「にっぽん丸」による客船事業、国内有数の規模を有する曳船事業のほか、マリンコンサルティング・不動産・人材派遣業・商社などが含まれます。そのほとんどが、海運業に関連した分野を中心とした事業を展開しています。</p>	 <p>5%</p>
<p>当セグメントには、船員配乗、船舶管理、ファイナンス、システム開発などの事業を営む会社が含まれ、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。</p>	 <p>1%</p>

セグメント別事業紹介

— MOL nextの成果とMOL STEPの課題 —

コンテナ船事業



佐藤 博之
代表取締役副社長

長年の取組みがもたらした、業績の力強い回復

1980年代から1990年代は、当社のコンテナ船部門にとって厳しい時代でしたが、2000年代に入るとともに立ち直りを見せ始めました。長年の積極的取り組みによるコスト削減と、マーケットの力強い動きに合わせたサービス拡充の成果が、この業績回復をもたらしたと当社は考えています。

中期経営計画MOL nextの中核となる目標の一つは、持続可能な収益性と成長のための基盤を築くことにありました。2001年9月11日の同時多発テロの影響が顕著に残る中で、計画当初の2年間のコンテナ船部門の収益は、市況の低迷により目標値をはるかに下回るものでした。しかしながら、同計画の最終年度には、主として力強い荷動き、徹底したコスト削減、東西基幹航路の運賃修復などによって、確かな成績を残すことができました。また、南北航路も収益性を回復しました。その結果、2004年3月期のコンテナ船部門の業績は、前期97億円の損失から、297億円の改善を果たしました。

弾みがつくコンテナ船事業

当社コンテナ船事業は、この10年余りの間で最大の変革を遂げつつあります。もっとも顕著なのは、2003年後半までに竣工した16隻のコンテナ船による、船隊の強化です。これら4,500TEUから6,400TEUの最新鋭の定期船は、現在、アジアと北米あるいは欧州を結ぶ航路に投入されています。今後の数年間におけるコンテナ船の年間荷動き成長率が8~10%と予想される中で、このような船隊拡充を行ったことはきわめてタイムリーでした。これら新造船の東西基幹航路への投入により、多くの中型船が順次南北航路に転配され、当社のコスト競争力をさらに強化しました。

こうした改革を重ねることにより、長期契約がなく、常に運賃変動の波にさらされるコンテナ船事業においても、安定的な収益をあげうる力がついてきました。最も特筆すべきは、近年におけるコスト競争力向上のための多大な努力です。事実、MOL next期間だけに限ってもコンテナ船で240億円のコスト削減を達成しました。事業構造のスリム化によって、当社は市況低迷時においても競合他社よりも健

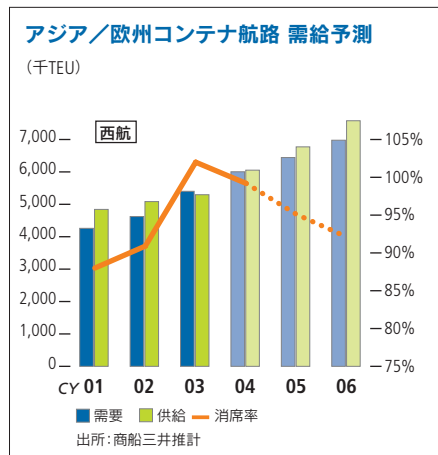
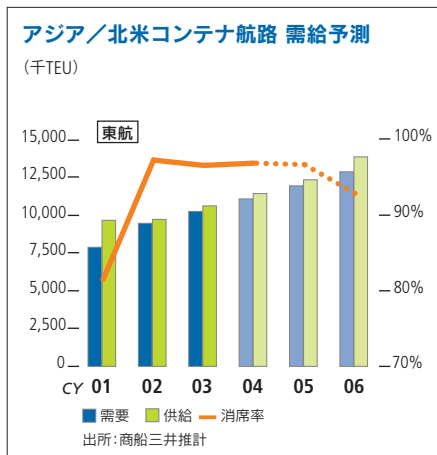
全な財務状態を保つことが可能になりました。当社はまた、市況のダウンサイクルはかつてほど長くは続かないと確信しています。各社の運航コストの差がますます狭まる中で、どのコンテナ船会社も、際限のない値下げ競争に勝者はいないことを悟りました。収益性に対する株主の要求の高まりも、値下げ競争の過熱の抑止力となっています。

船隊拡充に向けた、更なる投資

MOL next最終年度の好業績を受けて、当社は、次の3カ年であるMOL STEP期間のコンテナ船部門の収益目標を、期間を通して好調で概して安定した収益が見込めるとの予測から、引き上げました。

製造のアウトソーシングが世界的規模で進展する中、中国からの輸出が引き続きコンテナ船需要を牽引するでしょう。2003年のコンテナ船の荷動きは、北米 (transpacific) 航路で7.4%、アジア-欧州航路では実に16.9%の増加でした。MOL STEP期間中、6,350TEU型コンテナ船6隻が当社船隊に加わり、これに続く期間では同型船2隻と8,100TEU型4隻が更にこれに加わります。一方で、コスト削減も継続的に推進します。MOL STEP期間中、ターミナル・トラック等の貨物費の圧縮、コンテナ等輸送機器の効率の運用、一般管理費・船舶経費の削減などを通して、毎年およそ30億円のコスト削減を実施する計画です。また、100隻近いコンテナ船を擁する国際的なアライアンスTNWA (The New World Alliance) への参画が、引き続き基幹航路での最高品質のサービスの提供とコスト抑制の両立を可能にします。さらに、顧客志向で業界随一のコンテナ物流のプロフェッショナル・チームを社内には擁していることが、当社の競争力をより強固なものにしています。

コンテナ船部門の見通しは良好です。先に行くほど予見性が落ちることは事実ですが、足元の需給動向の力強さから見て、運賃市況は少なくとも堅調、あるいは更なる上昇も見込むことができます。当社は、一層のコスト削減を進めながら新造船の投入を行い、長期的に投資に見合った確かな利益を、継続的に生み出すことができる体制を築き上げていきます。



不定期専用船事業



ドライバルク
相良 雅雄
専務取締役

ドライバルク部門

トップの座を不動のものに

鉄鉱石・原料炭・電力炭・木材チップ・穀物・鋼材等を主要貨物とする当部門の営業成績は、ドライバルク運賃が異常なレベルに下落した2003年3月期を除いては、概ねMOL nextの目標を達成しました。これにもまして重要だったのは、船隊の再編、タイムリーな新造船の発注、新規契約の獲得の全てにおいて、大きく目標を上回ったことです。当部門は今、MOL STEPで掲げた目標の達成に向けて絶好のポジションに立ったということが出来ます。

2003年12月までに、当社はケーブサイズを中心に大量のバルク船を発注しました。今日、バルク船の建造費用は高騰しており、この発注のタイミングは完璧でした。さらに、これらの新造船は、大型バルク船に対する需要がまさに最大となる時期に竣工していきます。合計35隻のケーブサイズバルカーが2004年1月から順次投入されますが、これら投入船の3分の2以上については、すでに長期契約を結んでいます。

小型バルク船においても、船隊の再編を進めました。相対的に高い備船料での借船契約を打ち切り、18,000-26,000トン級のスモールハンディバルカーは、最近の需要にマッチした大振りの船に入れ替えました。1999年4月にナビックスと合併した時点で、バナマックス・ハンディサイズのバルク船は合計で約100隻を数えましたが、MOL next終了時点で、これら中・小型バルク船隊は、60隻の定期備船と15~20隻のスポット備船から成る、コスト競争力の高い船隊へと生まれ変わりました。

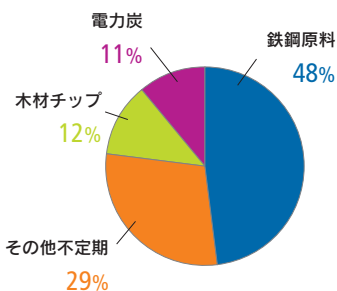
ドライバルクオペレーターにとって、2004年3月期はここ10年の中でもっとも市場が活況を呈した年でした。しかし、あまりに急速な市況上昇が積揚港の混雑による滞船を引き起こし、船会社は市況上昇の恩恵を十分に享受することはできませんでした。このためフルスケールでの収益回復は、2004年3月期ではなく2005年3月期

に訪れます。長期的な見通しはきわめて堅調です。たとえば、足元好調な鉄鉱石の運賃市況は、少なくとも今後2008年まで継続すると見込まれています。中国を中心に鉄鉱石の需要に大幅な伸びが予測される一方で、現在、世界の造船所の船台はフル稼働の状態にあり、少なくとも2007年まではバルク船の新造を受注する余裕はありません。

近年そうであったように、今後も当社の基本方針は、好調な市況と競争力のある船隊を活かして好条件で中・長期契約を獲得し、長期にわたる安定収益を確保することです。65~70隻ある当社ケーブサイズバルカーのうち、約半数は長期契約のもとで運航していますが、残りの船についても、3年程度のCOA(Contract of Affreightment: 数量契約)のもとで運航することを目指しています。この方針に沿った営業の結果、収益確定船比率は、2005年3月期で95%、2006年3月期が70~80%、2007年3月期でも60~70%に達しています。さらに、引き続き旺盛な需要により、小型バルク船部門でも相当の利益が確保できると見込んでいます。木材チップ船や電力炭船などの専用船の大半は、長期契約による運航です。このような好条件のもと、当社がMOL STEPで掲げるドライバルク部門の目標達成は、ほぼ確実であるということが出来ます。

当社は世界最大のドライバルクオペレーターです。そしてまさにそのことが、他社に先駆けてマーケット・顧客情報入手すること、そしてそのニーズに合わせて必要な船を必要な場所で提供することを可能にしています。当社が最近、日本の製鉄会社3社、中国の製鉄会社1社と230,000/320,000トンクラスのケーブサイズバルカーによる長期輸送契約を獲得することができたのも、この強みのおかげです。こうした強みを生かし、MOL STEPにおいては、収益性が高く、市況変動のマイナス影響を受けにくい運航体制の構築に向けた施策を、さらに進めていきます。

ドライバルク売上高構成比



自動車船
萩原 節泰
常務執行役員



油送船
LNG 船
北條 時尚
代表取締役副会長



自動車船部門

海外に事業拡大の機会を求めて

堅調に成長を続ける日本からの自動車輸出を背景とし、新鋭大型船の投入や三国間輸送契約の締結も貢献し、当社の自動車船事業は大きく拡大しました。2002年は需要が非常に高く、当社を含む各船社は、時として供給スペースの確保が追いつかないほどでした。しかし、当社は2003年に6隻の最新鋭船を投入、これにより伸び続ける日本車輸出への対応も可能となり、MOL next最終年度を好業績で終えることができました。

2003年におけるこれら6隻の竣工は当事業にとって有意義なものでしたが、更に2004年に4隻、2005年度に6隻、2006年度に2隻と、2000年代はじめに発注した18隻の自動車船が2007年までにはすべて就航し、当社はより競争力の高い、最新鋭の自動車船隊を持つことになりました。

長期的には、自動車輸出の増加が見込まれるのは、東南アジア、中国、およびメキシコや南米といったその他新興自動車生産地域であると考えられます。当社は、その競争力と顧客満足の高さを武器に既存地域でのビジネスを維持し積み上げていくとともに、新たなビジネスチャンスを求めることによって、MOL STEPで目標とした継続的な成長を図っていきます。当社が誇る自動車輸送サービスは、安全かつ効率的な運航を第一に考えますが、それを支えるのが環境面にも配慮した最新設備を備えた船隊です。また、熟練したスタッフが、より一層のサービス改善と、積揚時の貨物損傷防止のため、全ての作業工程を細かくチェックしています。世界の自動車荷動きに継続的な成長が見込まれる中、当社はその恩恵をフルに享受しうる立場を確立しています。



油送船部門

収益性と安全運航を最優先に

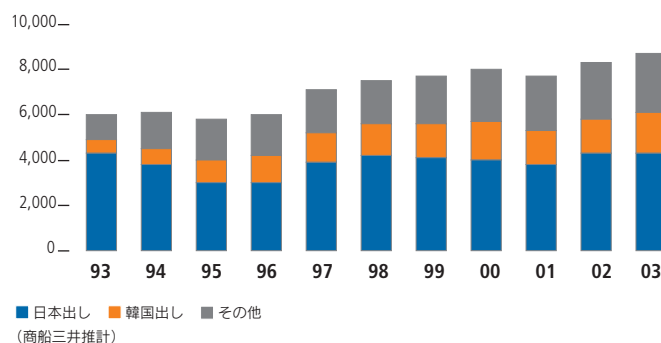
MOL nextでは、エネルギー輸送事業を当社の成長の主要な源泉の一つと位置づけました。好市況と船隊拡大の相乗効果により、同事業ではMOL nextの目標を達成、もしくは上回る業績をあげることができました。油送船部門の改善は、このことを顕著に示しています。1999年まで収支均衡レベルのビジネスに過ぎなかった油送船部門は、高コスト船の売却・リファイナンスや船隊の再構築のための様々な手段を徹底的に講じた結果、確実に利益を生み出せる部門になりました。現在当社は、世界でもっとも競争力と信頼性の高い油送船隊を擁する海運会社の一つとなっています。

MOL nextの3年間で当社は9隻のVLCCを発注、これにより2007年3月までにはすべてのVLCCのダブルハル化が完了します。IMO(国際海事機構)海洋環境保護委員会の決議により、原則として2010年以降、シングルハルVLCCは運航できなくなります。シングルハル船使用禁止期限が近づくにつれ、ダブルハル船の駆け込み需要による船価の高騰が予想されるため、当社はダブルハル化を早めに完了させ、VLCC船隊の整備費用を抑えました。当社VLCC船隊は長期契約の下での運航を基本方針としていますが、通常10-15%の船は、スポット契約で運航しています。中国や米国の原油需要の伸びがスポット運賃を高止まりさせており、当社はこの傾向が継続すると予想しています。

プロダクトタンカー船隊についても、大幅な船隊拡充を実施しました。当社は、石油製品の輸送に多くのビジネスチャンスを見込んでいます。2002年12月の新規発注により、MR型プロダクトタンカー(25,000-55,000トン)は10隻から25隻へと拡充されます。また、2004年2月には7隻のLR1型プロダクトタンカー(55,000-85,000トン)を発注し、既存船と合わせて10隻の船隊とします。先進国での石油精製能力の拡大が環境への配慮等によって困難となりつつある中で、産油国は石油製品の輸出を増加させており、特に中国・米国においては、今後も石油製品の輸入拡大が確実と見込まれています。

世界の自動車荷動き推移

(千台)



専門的ノウハウが要求されるメタノールの海上輸送においても、市場は着実に拡大しており、当社はリーディングカンパニーとしての地位を揺るぎないものにしていきます。

MOL nextは基本的に、成長のためのツールを獲得・発注する期間でした。この段階をほぼ終了した現在、当社は、続くMOL STEPを、より大きく、パワーアップされた船隊による収穫の時期と位置づける一方で、一層の成長を目指し、さらなる投資を行っていきます。

LNG船部門

長期的な成長が約束されたマーケット

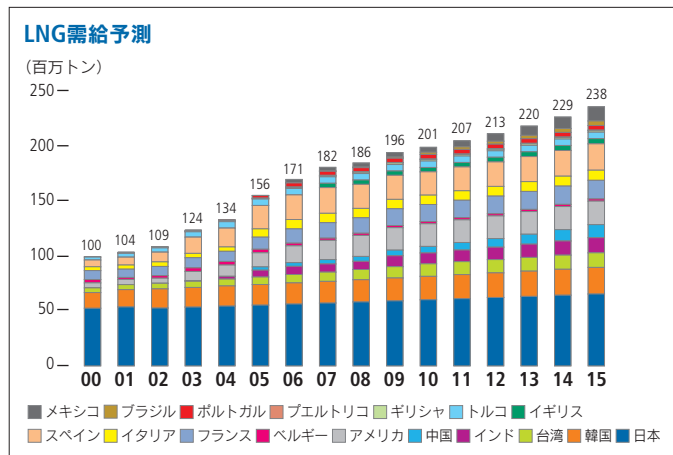
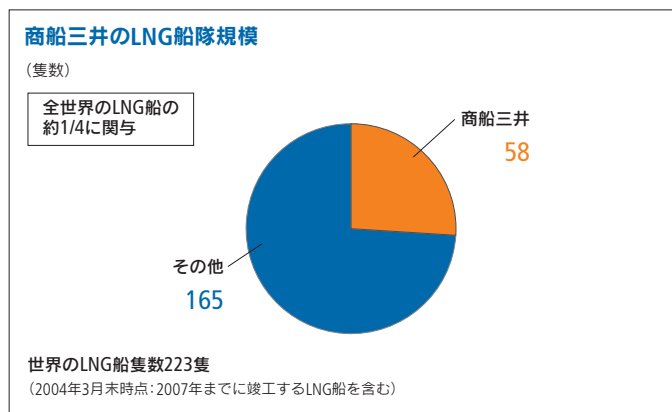
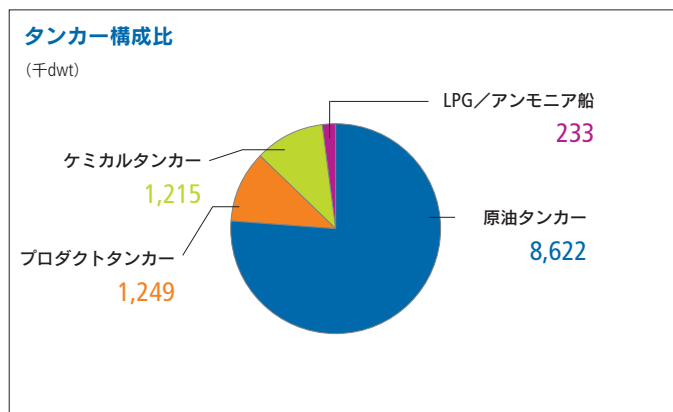
LNG船事業は、エネルギー輸送分野の中でもっとも競争が激しい部門になりつつあります。このマーケットで自他共に認めるリーダーである当社は、信頼性の高い船舶運航と、低コストでの資金調達をあわせて実現します。LNG船のオーナーやオペレーターの選定にあたり、資金調達コストが決定的な要素になることが多くなりつつある今日、後者の重要度も増えています。

LNG船事業は、きわめて安定した成長を遂げてきました。MOL nextを開始した2001

年4月の時点で、当社の運航・関与船は37隻でしたが、2004年3月には42隻になりました。また、同じ期間に、MOL nextの目標であった10隻を大きく上回る16隻の契約を獲得しました。2007年3月までに当社船隊は58隻にまで拡充されますが、これは、その時点で運航されていると予想される全世界のLNG船の約4分の1にあたります。

米国は、今後世界的にLNG需要の拡大が予想される中でも、特に主要な輸入国として期待されています。これは、国内の天然ガス生産やカナダからのパイプラインによる輸入に限界があるため、米国における需要の10%を賄うだけでも、LNGに換算すれば、現在の日本の総輸入量に匹敵する年間5千万トンの輸入が必要になります。ヨーロッパ、インド、その他の新しいLNGマーケットも含めた最近の市場成長率予測によると、カタールからの輸出のみに限っても、今後50~60隻のLNG船が必要になるとされています。LNG産出国やバイヤー自身など多くのプレーヤーがこの魅力あるマーケットに引き寄せられており、競争はますます激化しています。これに対し当社は、他の追随を許さない高い専門的ノウハウを生かし、産出国との間でより互恵的な関係を構築しています。中でも意義深いのは、2003年5月にオマーン王国と、LNG輸送を中心とする同国国営海運業支援に関する契約を締結したことです。

LNGの新造船は長期契約締結後に発注するため、収益への貢献は極めて予見性が高く、確実なものとなっています。



ロジスティクス事業



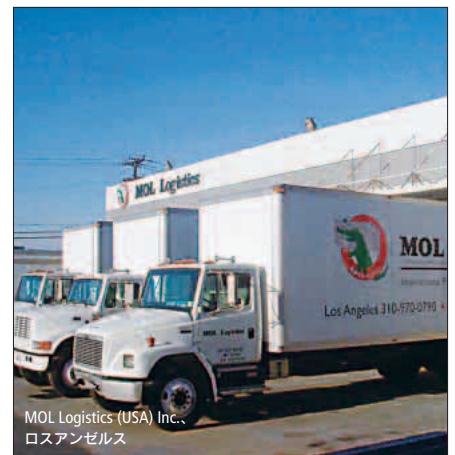
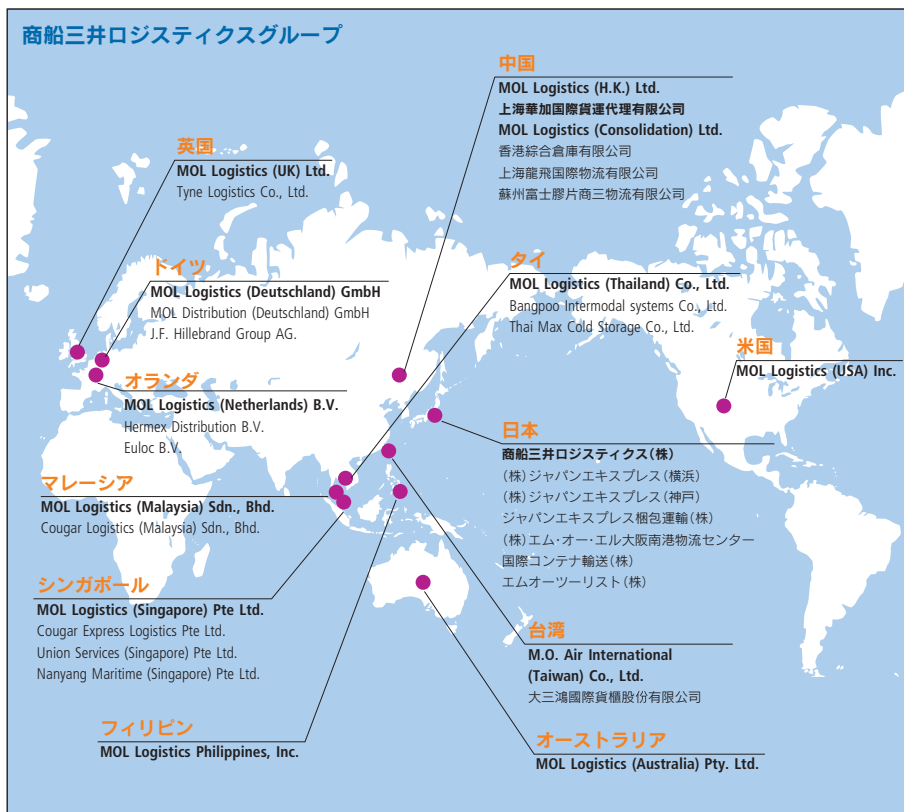
薬師寺 正和
常務執行役員

商船三井のブランド力を活かした事業展開

MOL nextと、それに至る期間中、ロジスティクス事業は主としてコンテナ船事業をサポートする重要な役割を担うべく、再編・統合されました。2002年にこの再編・統合を終了したことから、2003年に戦略的再編はさらに積極的な施策を進める次の段階へ移行、物流事業全体の統括機能を集約すべく、旧・物流事業室は「ロジスティクス事業部」として再スタートを切りました。ロジスティクス事業部は36のグループ会社を統括し、顧客のニーズにあわせて、世界中どこであっても、それに応じたサービスを提供するという業務に専念しています。たとえばオーシャン・コンソリデーションビジネス(OCB)や日本メーカーのヨーロッパにおける在庫管理などのサービスです。このアプローチは、これまでの、自社の倉庫やトラックのスペースをうめればよいというアプローチとは明らかに一線を画しています。この戦略の核となるのが、商船三井の強力なブランドです。ブランドの強みを最大限に利用し、ブランドイメージを統一するため、世界中に展開する当社物流事業会社のほとんどに、MOL Logisticsの名を冠しました。

MOL next期間中の数々の施策によって、物流事業の効率化は大幅に進展しましたが、いまだ十分な利益を生み出すには至っていません。従ってMOL STEPでは、こ

の顧客ニーズ中心の事業モデルによって、現在の売上高約500億円を50%以上増大させ、同時に収益性を向上させることを目標としています。さらに、2008年までには、売上高を少なくとも1,000億円とすることを目指します。この目標を達成するためには、全世界のMOL Logisticsグループ会社のさらなる変革が必要です。目指すところは、MOL Logisticsを、コンテナ船・航空フォワーディング双方の領域で専門的ノウハウをもち、総合的な物流ソリューションを提案できる企業グループにすることです。このための一つの手段として、2003年中に各地でスペシャリストをヘッドハンントし、世界規模での対応能力に厚みを加えました。今後さらにネットワークを拡大し、OCBを始めとする様々な付加価値サービスを、海・陸・空をまたいでワンストップで提供できる物流業者として、MOL Logisticsのブランドを育て上げていきます。自社の設備に多大な投資を行うのではなく、個々の顧客ニーズに対応しうる基盤の構築に主眼をおいて、様々な施策を進めていきます。また、グループとして最大限のシナジー効果を得るため、コンテナ船・自動車船を中心とした当社海運サービスのユーザーに、営業の重点を置きます。これらの多様なサービス提供を通じて、当社はロジスティクス事業の位置づけをこれまで以上に重要なものとしていきます。



フェリー・内航事業



岡井 和一
常務執行役員

関連事業

収益性を回復し、MOL STEPに向け発進

過去数年にわたり、当社はフェリー事業立て直しのため、子会社の統合、アライアンスの結成、一部不採算航路からの撤退など、思い切った改革を実施してきました。その最も重要なものが、2001年の商船三井フェリー(株)設立でした。同社は、引き継いだ業務を適正規模に縮小し、一部不採算航路から撤退し、かつては競合相手であった会社とアライアンスを結成しました。これと並行して、フェリー輸送をトラック輸送業者・荷主・旅客にとってより魅力的な手段にすべく、新造船への投資を行いました。環境負荷が少ない鉄道・海運への「モーダルシフト」を奨励する政府の方針が一つの追い風となって、トラック輸送会社がその輸送行程の長距離部分でフェリーを利用するケースも増えてきました。これらの施策の結果、MOL next最終年度には、当社フェリー事業は黒字転換を果たしました。

事業拡大施策の一つとしては、日本通運(株)との提携が挙げられます。当社と日本通運は現在、4隻の高速RORO(貨物専用)フェリーを東京-九州間で共同配船しています。2003年10月に運航を開始、2004年1月からは毎日運航のサービスとなりました。もう一つの新規事業は、福岡と上海を結ぶ「上海スーパーエクスプレス」フェリーサービスです。従来の海上輸送と航空輸送の中間のリードタイムで、需要を喚起します。

MOL STEP期間中も、フェリー事業は、MOL nextで効果が証明された戦略を追求します。低採算航路では、コスト削減・アライアンス等の手段を通して、利益を出せる事業基盤を構築します。貨物・旅客マーケットでのビジネスチャンスを捉えて更なる投資を行うとともに、可能な限りの業務合理化を進めていきます。

当社の内航事業は、主に商船三井内航(株)が担い、セメント・鋼材・LPG・塩などの輸送を行っています。2003年に設立された同社は、引き継いだ業務の再構築を推し進め、初年度から黒字を計上しました。最近では、輸入された石炭を国内の石炭集積場から電力発電所に輸送する業務を開始しています。更なる事業拡大のため、このビジネスと商船三井のドライバルク船隊との協力、他の内航会社とのアライアンスが進められています。

全体としてフェリー・内航部門では、過去数年にわたる改善が、MOL STEP期間中の更なる発展のための強固な基盤を提供しているということが出来ます。

海運関連事業に注力

関連事業部門のほとんどの事業活動は、当社の主たる事業である海運業と何らかの形で関連しています。代表的なものは、燃料油・船用品の調達、人材派遣、曳船、建設・土木、不動産管理などです。この部門は2隻の客船による客船事業も含んでいます。一隻は当社が保有し、もう一隻は当社とパートナーによる合弁会社に保有されています。

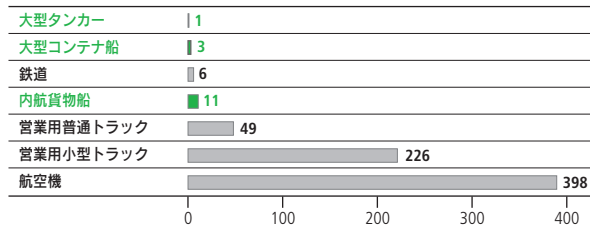
MOL next期間中、この部門のグループ会社は合理化と事業の強化を進め、生産性と収益性を大きく改善しました。将来的には、海運周辺事業の拡大にさらなるビジネスチャンスを見だし、MOL STEPの戦略的目標達成に貢献することを最重要課題としています。これを可能とするには当社グループの様々な経営資源を最大限活用する必要があります。関連事業の展開にあたっては幅広い分野に目を向け、海運事業の効率化につながるサービスの提供を考えることで、新たな収益源を獲得するチャンスにつなげていきます。過去の例では、人材派遣とデータ処理業務の両事業が、海運事業の延長として始まりました。今後も同様の好機を活かして収益源を獲得できるよう、計画を推進していきます。



フェリー
「さんふらわあ はかた」

輸送機関別CO₂排出原単位

(単位:g-C/トンキロ)



(注) CO₂排出原単位:1トンの貨物を1km運ぶ際排出される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)

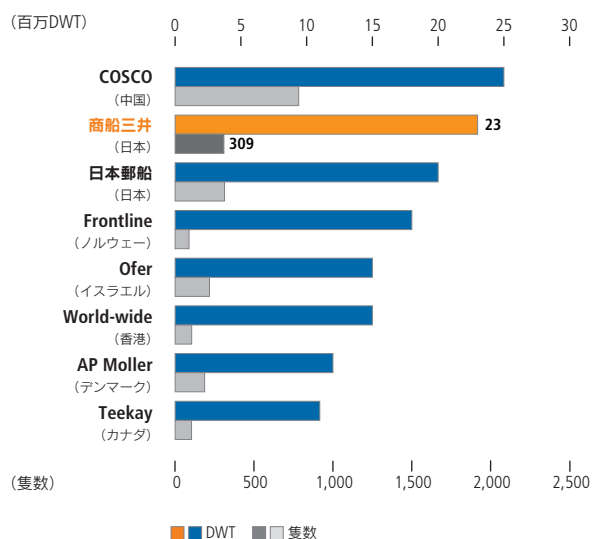


タグボート
「かみやまる」

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

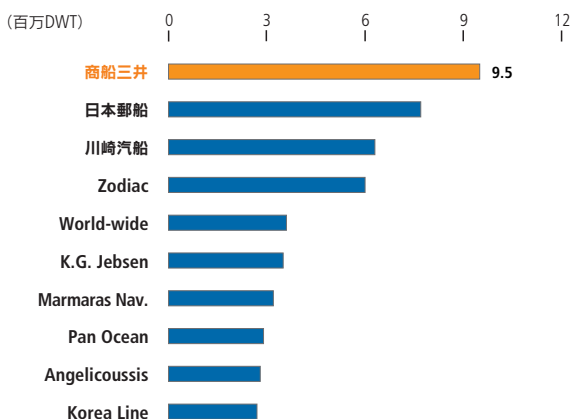
世界の主要船社(全船種)

連結ベース: 備船を含まない



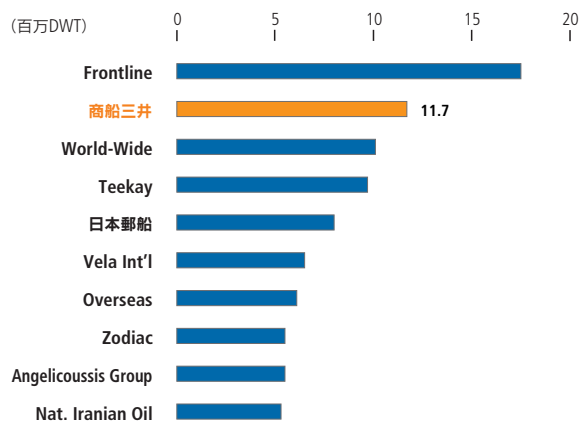
出所: Lloyds Register Fairplay
2004年1月現在

ドライバルク船



出所: Clarkson Bulkcarrier Register 2004
2004年1月現在

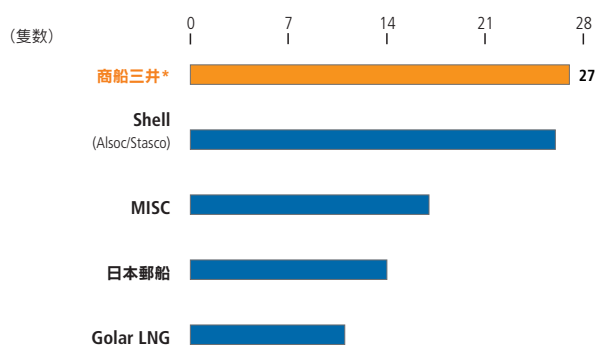
タンカー



出所: Clarkson Tanker Register 2004
2004年1月現在

LNG船

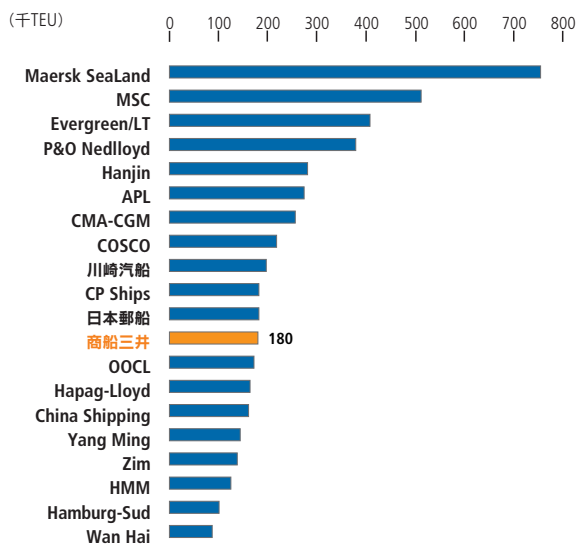
LNG船隻数は運航管理を行っているか、持分の過半を支配しているベースで算出



出所: Barry Rogliano Salles他
2003年12月31日現在

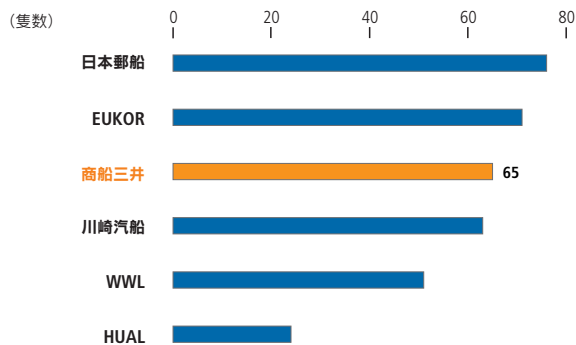
*全世界のLNG船約223隻(計画中も含む)のうち、商船三井は58隻に関与

コンテナ船



出所: MDS Transmodal "Containership Databank" 2004年2月
2004年2月現在

自動車船



出所: Fearnleyの2003年7月のデータ、HESNESの2003年12月のデータを基に商船三井が算定

商船三井の運航船舶(連結)

船種	定期船	72 (3,034)	
	自動車専用船	83 (1,195)	
	撒積船	210 (20,627)	
	チップ船	34 (1,574)	
	原油タンカー	34 (8,622)	
	ケミカル/ プロダクト タンカー	78 (2,464)	
	LPG船	7 (233)	
	LNG船	33 (2,216)	
	その他 (重量物船、 フェリー、その他)	79 (570)	
	合計	630 (40,535)	

() 内の数値はdwtを示しています。
短期スポット備船を含みます。

2004年3月31日現在

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

ポートマップ



- Local Offices
- Main Calling Ports



社会的責任、コーポレート・ガバナンス、環境保全

— 企業の社会的責任を意識した取り組みについて —

CSR

当社グループは、CSR(企業の社会的責任)への取り組みをさらに強化するため、2004年6月24日、「CSR・環境対策委員会」および「CSR・環境室」を設置しました。「CSR・環境対策委員会」は、経営会議に直結した委員会のひとつであった「環境対策委員会」を改組し、従来のグループ環境対策に加え、わが社グループのCSRに関わる事項を検討・審議対象とし、グループ全体としてのCSRへの取組み体制を強化します。また、「CSR・環境室」は、CSR・環境対策委員会の事務局として機能し、今まで技術部環境グループが行ってきた環境関連業務を引き継ぐと共に、企業経営全般にわたる広範なCSRに関し全社的な推進を行います。

当社は、グループ企業理念において、顧客満足、世界経済発展への貢献、社会規範と企業倫理に則った透明性の高い経営、海洋・地球環境の保全などを掲げています。CSRを企業の持続的成長に向けた不可欠な取り組みと捉え、これまでも社外取締役の招聘などコーポレート・ガバナンス体制整備、コンプライアンス体制の強化、安全運航と環境対策、IR活動に代表されるディスクロージャーなどを積極的に行ってきました。当社は、今後ともCSRへの取り組みを強化することで、様々なステークホルダーに配慮した企業経営を行います。

わが社のこれまでの取り組みが高く評価された結果、次のような国際的インデックスに組み入れられました。

Dow Jones Sustainability Indexes(DJSI)に採用

当社は、2003年9月、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、Dow Jones Sustainability Indexes(DJSI)に選定されました。DJSIは、ダウジョーンズ社が選んだ世界34カ国、59種の産業の大手企業2,500社の中から、優れた企業約300社の株式銘柄を選んでその株価と配当利益を指標に組入れるものです。このDJSIに採用されたことで、当社は『企業の社会的責任ファンド』の投資対象となりました。



社会的責任投資指数「FTSE 4 Good Global Index」への組み入れ

当社は、2003年9月、フィナンシャル・タイムズとロンドン証券取引所の合弁会社であるFTSE社の代表的指標のひとつ「FTSE4 Good Global Index」に選ばれました。同インデックスは、環境、社会・倫理、人権の3つの観点から企業を評価・選択する指標として認知されており、現在、世界中の企業から885社、うち日本からは約120社が選ばれています。



コーポレート・ガバナンス

当社はコーポレート・ガバナンスを強化すべく、2000年6月に社外取締役の招聘及び執行役員制を導入する経営改革を実施しました。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、リスク・マネジメント機能の一層の強化
2. 戦略的な意思決定と業務執行の分離をこれまで以上に明確にすることに伴い、業務執行に関する経営会議への大幅な権限委譲
3. 業務執行段階での意思決定の更なる迅速化
4. 執行役員以下の業務執行状況に関するモニタリング機能の強化を目的とした実効ある報告体制の強化

当社は、これらの一連の経営改革が、更なる経営の効率化とコーポレート・ガバナンスの強化に繋がり、引いては企業価値、株主価値の拡大に資すると確信しています。

コンプライアンス

商船三井は、「コンプライアンス」を、「法令遵守は勿論のこと、社内の規則や当社が規範とすべきものとして自主的に定めた行動基準などを遵守することで、当社グループの企業理念にある『社会規範と企業倫理に則った、透明性の高い経営』をより推進するもの」と位置付け、コンプライアンス体制の充実に向けた取り組みを行っています。

当社は、様々なステークホルダーの視点に立って、当社役員及び職員が規範とすべき行動基準を定めております。当社役職員が行動基準を実践することで、より良い職場環境の実現による社業の向上と、当社を取巻く様々なステークホルダーの共感も得ながら、継続的に企業価値を高めるよう努めます。

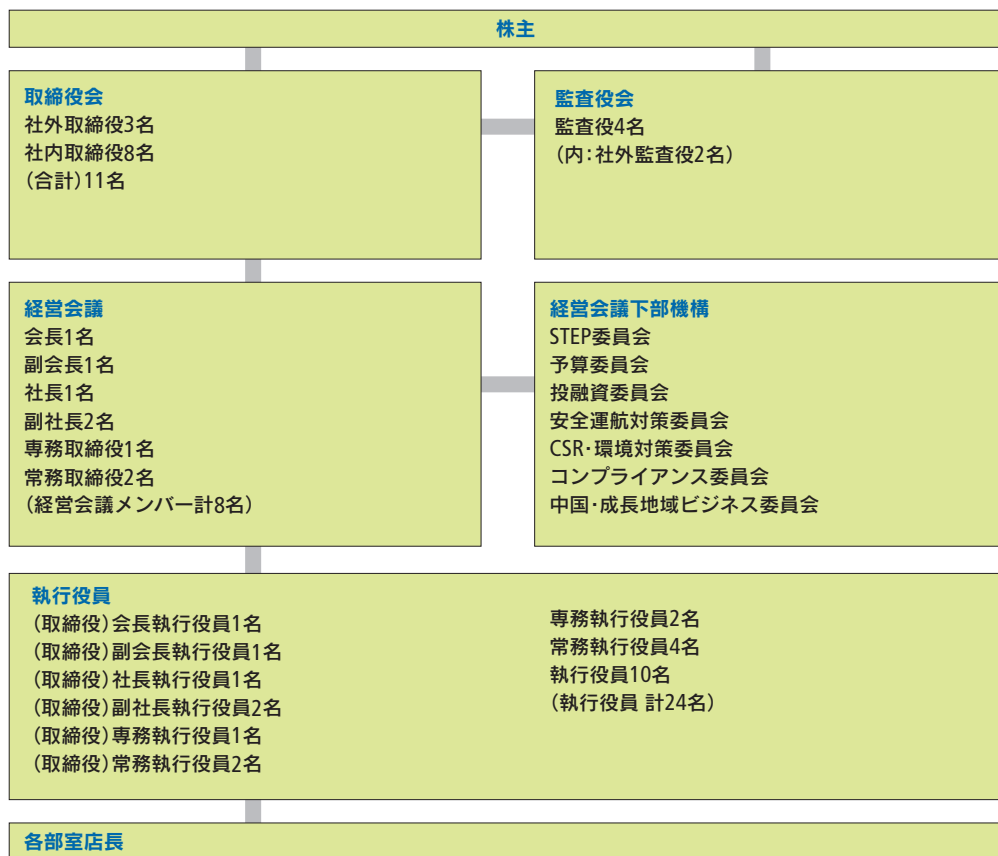
わが社はコンプライアンス経営を更に強化するため、昨年11月にコンプライアンス相談窓口の新設、行動基準の改定及びホームページへの掲載を行いました。

行動基準(要約)

当社の役職員は次に掲げる基準に基づいて行動しなければならない。

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
7. 安全・環境保全
8. 顧客・取引先との法令や社会通念を遵守した関係の構築
9. 役員及び管理職者の役職員に対する指導・監督の実施
10. 違反行為の報告・相談及び違反者の処分

経営組織



1. 役員報酬の内容	
当事業年度における、当社の役員報酬は以下の通りです。	
(百万円)	
社内取締役に対する報酬	¥282
社外取締役に対する報酬	20
社内監査役に対する報酬	38
社外監査役に対する報酬	12
計	¥352

米国ドル換算	
(千米ドル)	
社内取締役に対する報酬	\$2,668
社外取締役に対する報酬	189
社内監査役に対する報酬	360
社外監査役に対する報酬	113
計	\$3,330

2. 監査報酬の内容	
当事業年度における、当社の監査法人に対する報酬は以下の通りです。	
(百万円)	
監査証明に係る報酬	¥37
その他の報酬	5
計	¥42

米国ドル換算	
(千米ドル)	
監査証明に係る報酬	\$350
その他の報酬	47
計	\$397

環境保全に対する取り組み

当社グループの中心事業である海上輸送は、大量かつ安定的、経済的に物資を輸送することができ、他の輸送機関と比べると環境負荷が小さいという点でも優れた輸送手段です。

また、グループ企業を通じて国内で事業展開しているフェリー・内航事業も、地球温暖化防止の観点からモーダルシフトの担い手として期待されています。当社は、我々が暮らす社会が将来にわたって持続的に成長発展していくために積極的な役割を果たすという意識をもって、諸規制に先駆けた多くの自主的な取り組み策を講じるとともに、新たな技術の開発・導入にも積極的に取り組んでいます。

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。

「地球温暖化・酸性雨問題」

地球温暖化の原因とされる温室効果ガスであるCO₂は、化石燃料を使用している船舶の運航によっても排出されます。当社は、効率運航を追求するとともに、摩擦抵抗を減少させるための船底クリーニングや、省エネプロペラの装着、風圧抵抗を減少させるための新船型の開発・採用などによる燃料消費量削減を通じてCO₂の排出削減を図っています。

また、酸性雨対策である窒素酸化物(NO_x)削減のため、機関の運転状態最適化を実施しています。硫黄酸化物(SO_x)削減のためには、低硫黄含有率の燃料調達を行っており、規制値を大幅に下回る水準を維持しています。

当社は地球温暖化対策として、船舶からの輸送単位当りのCO₂やNO_xの排出量を2001年度対比2003年度で2.9%削減し、当初の環境目標を達成いたしました。

「オゾン層破壊問題」

船舶では、かねてより糧食用冷凍装置や空調用冷凍装置などの設備、さらには冷凍コンテナの冷媒としてフロンが使用されてきました。当社では1992年以降、冷凍コンテナのフロン冷媒として、環境負荷の少ない(R-22)を採用、さらに1995年以降は新たに開発されたオゾン層破壊係数ゼロの(R-134a)を積極的に採用、大気環境の保全に努めてきました。2004年2月、(R-12)使用コンテナすべてを、オゾン層にやさしいR-134aないしはR-22冷媒を使用したものへの代替が完了しました。

海洋環境の保全

油濁事故および海難事故が海洋環境に与える影響は重大であるため、船舶安全運航に万全を期して不慮の事故を回避するとともに、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。

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

「船底防汚塗料」

船底防汚塗料に含まれるTBT(有機スズ)の海水への溶出が環境に悪影響を及ぼすためTF(非スズ)塗料への切り替えを進めています。2004年3月には約85%の当社管理船がTF塗装になり、2005年12月には全管理船がTF塗装となる予定です。

「バラスト水」

船体に貯めるバラスト水は、姿勢制御、船体強度の確保、喫水調整などのために必要不可欠ですが、バラスト水の張排水が有害海洋生物などの越境移動を招き、生態系に影響を及ぼすことから、国際的に問題視されるようになりました。2004年2月「船舶のバラスト水及び沈殿物の規制及び管理のための国際条約」が採択され、本条約によって2016年からは全ての船のバラスト水は処理装置によって一定基準を満たすような処理がされなければ排水できないこととなりました。当社におきましても本要件を満たすようなバラスト水無害化装置の研究・開発に積極的に取り組んでいます。

「二重船殻(ダブルハル)化の取り組み」

世界最大級の油送船隊を有する当社は、非常事態に備えた教育・訓練を実施するなど安全運航技術の向上を図るとともに万が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70%がダブルハル構造となっていますが、これを2007年3月までには全てダブルハル化する予定です。

環境トピックス

「MOL EMS 21」のISO14001への適合

本社陸上部門ならびに全運航船(ただし契約期間1年以下の傭船を除く)を対象とした、環境マネジメントシステム「MOL EMS 21」に対して、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(審査機関DNV、ノルウェー船級協会)。2003年9月には商船三井客船(株)本社と客船「につぼん丸」、2004年1月には商船三井フェリー(株)本社と本社運航フェリーにまで認証範囲を拡張しています。なお、2002年度より、主要グループ会社(現在42社ならびに海外主要4拠点)に対しては、独自の「グループ環境目標制度」を導入しました。

「環境負荷低減に向けた新船型」

2003年3月に竣工させた省エネ設計の自動車専用船「COURAGEOUS ACE」は燃費効率を高める観点から船首部分をカット、ラウンド形状にして風圧を低減、併せて船側部に風の通り道を確認し直進性を向上させています。同船はもともと優れた2003年度竣工船として「シップ・オブ・ザ・イヤー2003」に選定されており、当社は同型船をその後6隻竣工させました。

また、座礁や衝突などの万一の際の燃料油流出リスクの軽減を図るべく、当社では燃料タンクの二重化を共同開発、2003年3月竣工のコンテナ船「MOL ENCORE」を第一船として、今後新造されるコンテナ船、自動車船、VLCCにも順次採用していく予定です。

「風力発電実証実験」

当社は、風力を発電源とする自然エネルギーの船舶への導入について検討してきました。東海大学関和市教授の指導の下、西芝電機(株)と共同開発したコンパクトで風向を選ばない船用風力発電装置を木材チップ船

「TAIHO MARU」に搭載し、実用化に向けた実験を2004年3月より開始中です。将来的には本船居住区等における補助的電源として位置づけ、活用法を探っていきます。

2003年度当社環境保全活動に対する社外よりの評価

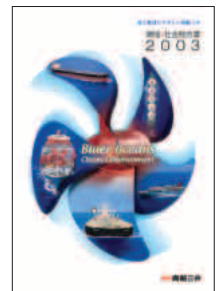
環境経営格付け「グリーントップランナー」に選定

NPO法人「環境経営学会(三田和美会長)」の関連機関である「環境経営格付機構」が実施する「環境経営格付け」において、2002年に引き続き、わが国を代表する高環境経営度企業として「グリーントップランナー68社」に選ばれました。本格付けでは「環境保全への取り組み」のみならず、「経営の健全性(経営理念、企業統治、リスク・マネジメント、情報開示など)」「社会面での取り組み(企業文化、労働安全衛生、機会均等など)」の3分野を審査対象としている点に特徴がありますが、当社は評価対象63項目のうち優52、良8、可3という結果でした。

「日経環境経営度ランキング」

日本経済新聞社が実施した第7回「環境経営度調査」(2003年12月発表)において、当社は総合ランキング(非製造業)で19位、運輸業界では2位となりました。

環境、及び社会的責任に関する当社グループの取り組みの詳細については、当社「環境・社会報告書」をご参照下さい。
http://www.mol.co.jp/houkokusho.shtml



詳細については<http://www.mol.co.jp/>の「環境保全」をご参照下さい。

2003年度環境会計(2003年4月～2004年3月)

環境コスト			
(百万円)			
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	¥348
	船舶設備への投資 (PBCF) (排エコ・T/Gシステム*)	1,021	127
(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	6
管理活動コスト	環境報告書の作成、 人件費その他	0	140
研究開発コスト		0	19
合計		¥1,021	¥640

環境保全対策に伴う経済効果	
(百万円)	
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工による効果、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)	¥1,443
オフィスでのゴミ処理費用などの減少 (温風ドライヤー設置による効果)	0
合計	¥1,443

注

1. 百万円未満は四捨五入しています。
2. 上記の表には含まれていませんが、オゾン破壊係数ゼロの冷媒を使った冷凍コンテナに代替するために、2003年度は約28億円の投資を行っています。
3. 船舶設備の投資に対応する費用額の内訳は、2000年度以降に投資を行ったPBCF、排エコ・T/Gシステムの2002年度分の償却費です。
4. (*) 排エコ・T/Gシステムとは、主機関の排気ガスの熱エネルギーを蒸気として回収し、蒸気タービン発電機(T/G)で電力を発生させるシステムのことで、発電用重油の消費が節減できるため、CO₂、NOx、SOxの削減効果があります。

取締役、監査役、執行役員

(2004年6月24日)



執行役員

(2004年6月24日)

会長執行役員
鈴木 邦雄

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
佐藤 博之
(全般社長補佐)

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

専務執行役員
相良 雅雄
(不定期船部、専用船部(主として木材チップ))

専務執行役員
岩田 誠
(LNG船部、専用船部(主として電力炭))

専務執行役員
小出 三郎
(営業調査室、技術部、鉄鋼原料船部)

常務執行役員
原田 英博
(経営企画部、広報室、船舶部担当補佐)

常務執行役員
栗師寺 正和
(定航部、ロジスティクス事業部)

常務執行役員
加藤 敏文
(財務部管掌、内部監査室、秘書室、情報システム室)

常務執行役員
鏡 敏弘
(人事部、船舶部)

常務執行役員
萩原 節泰
(自動車船部)

常務執行役員
岡井 和一
(グループ事業部、関西地区担当)

執行役員
関 政志
(油送船部)

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

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

執行役員
米谷 憲一
(財務部、IR室)

執行役員
穴戸 敏孝
(自動車船部担当補佐)

執行役員
大森 茂士
(油送船部)

執行役員
西島 信雄
(人事部、総務部)

執行役員
青木 陽一
(LNG船部)

執行役員
安岡 正文
(鉄鋼原料船部長 委嘱)

執行役員
武藤 光一
(経営企画部長 委嘱)

財務セクション

財政状態および経営成績の分析

事業環境と当期の概況

事業環境

2004年3月期の事業環境は、当初、SARS、イラク戦争による世界経済への影響が懸念されましたが、全般的には米国の景気回復の力強い足取りと中国を中心とするアジア諸国の高い経済成長に支えられ、コンテナ貨物、自動車、資源・エネルギーのほぼすべての海上荷動きが活況を呈しました。一方では、原油価格はイラク戦争終結後の5月以降も、米国の歴史的な低在庫率、OPECの減産、一部投機資金の流入などにより高止まりしたため、船舶燃料油価格は、前期比9%上昇しました。また、為替相場も米ドルに対し前期比7%の円高に推移しました。

こうした円高、船舶燃料油価格の上昇による減益要因を、適確な船隊整備を始めとする様々な営業努力、継続的なコスト削減により克服し、結果としては海上運賃の上昇、荷動きの増大による市況メリットを最大限に享受することが出来ました。

当期の概況

売上高

2004年3月31日に終了した当会計年度(当期)の売上高は9,973億円と、前期に比べて870億円、9.6%増加しました。コンテナ船の大型化による積取増加と各航路での運賃修復、ドライバルク市況の上昇、などが当期の売上高を1,375億円押し上げた一方で、円高が507億円のマイナスに働きました。

営業利益

当期の営業利益は921億円と、前期に比べて103.1%の大幅な増益となり、売上高営業利益率は9.2%と、前期に比べて4.2ポイント改善しました。

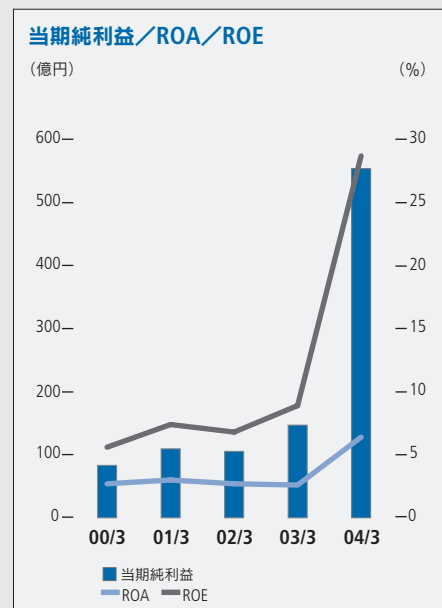
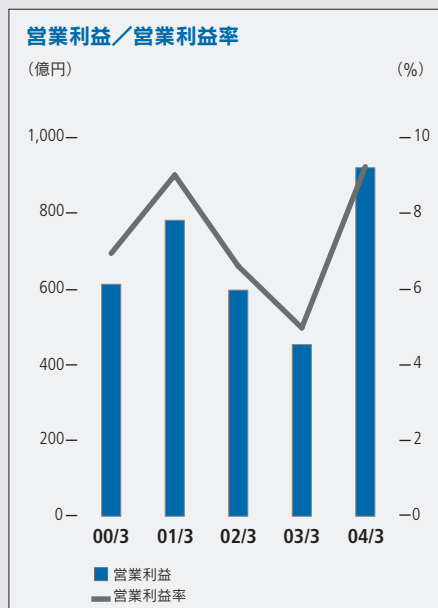
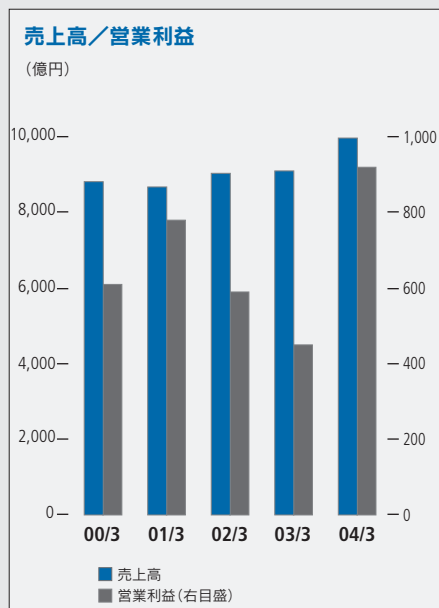
当社グループの主たる事業である外航海運業の営業利益は831億円であり、全体の90.2%を占めています。外航海運業における増益は、主にコンテナ船部門における大幅な運賃修復とコスト削減、並びにドライバルク・タンカー部門における市況好転と競争力のある船隊の整備等によるもので、円高・燃料油高によるマイナスの影響を優に打ち消しました。外航海運業、運送代理店及び港湾運送業の連結子会社の利益も、旺盛な荷動きを受け増加しました。

営業外収益

営業外収益は179億円改善し、23億円の損失となりました。主たる原因は、有利子負債削減及び円・米ドル金利の低下により支払利息が41億円減少したこと、持分法投資利益が32億円増加したことにあります。また、前期まで継続的に不経済船の売船と不採算子会社・資産の清算、合理化を実施し企業体質の強化に積極的に努めてきた対策が一巡したこと、及び株式市況の上昇に伴い投資有価証券評価額が大幅に改善したことも、当期の営業外収益の改善に貢献しています。

当期純利益

税金等調整前当期純利益は898億円と、前期の251億円に比べて257.5%増加しました。ここから法人税等を差し引き税効果会計による税額調整等を加えた結果、当期純利益は554億円と、前期の147億円に比べて276.6%の増加となりました。売上高当期純利益率は5.6%と、前期に比べて3.9ポイント改善しました。



セグメント情報

上段は売上高、下段は営業利益を示しています。

(単位: 億円)

	2004.3	2003.3	増減 (%)
外航海運業	8,302	7,430	872 / 11.7%
	831	375	456 / 121.8%
フェリー内航事業	354	335	20 / 5.9%
	13	6	6 / 93.8%
運送代理店及び港湾運送業	847	789	58 / 7.4%
	54	23	30 / 132.2%
貨物取扱業及び倉庫業	470	484	-14 / -2.9%
	2	-1	3 / -%
その他事業	721	748	-27 / -3.6%
	29	40	-10 / -27.4%

外航海運業: 前述の理由により、増収、及び大幅な増益となりました。

フェリー内航事業: フェリー事業においては、各社における合理化及びコスト削減が奏功し、損益は改善しました。商船三井フェリー(株)による、東京/博多航路・大洗/苫小牧航路での共同配船の開始等が効果を挙げました。内航海運業においては、グループ内での事業統合により損益を改善しました。

運送代理店及び港湾運送業: 外航海運業の荷動き増加と良好な運賃市況に支えられ、これに関連する運送代理店及びコンテナターミナル事業が、増収、及び大幅な増益となりました。

貨物取扱業及び倉庫業: SARS及びイラク戦争の影響や不採算事業からの撤退により減収となりましたが、新設の本社「ロジスティクス事業部」によるグループ戦略の立案・推進、グループ各社での営業強化・コスト削減の奏功により、損益は改善しました。

その他事業: その他事業は、商社事業・不動産事業・建設業・金融業等があります。建設業における大規模工事の終了により、今期は減収減益となりました。

セグメントの改編について

当社では、これまで連結損益計算書を左記図表の通り5つのセグメントに分類してきましたが、2005年3月期より以下の通り6つの新しいセグメントに改編します。

売上高の83%を占める「外航海運業」を大きな2つのビジネスユニットである「コンテナ船」と「不定期専用船」の2セグメントに分割、併せて各セグメントに関連する貸船業・運送代理店・港湾運送業の事業・グループ会社をそれぞれのセグメントに統合し、監督責任を明確にします。

ロジスティクス事業部が管轄する通関業・貨物取扱業・倉庫業のグループ会社を「ロジスティクス事業」セグメントに統合し、グループ全体でのロジスティクス事業の推進を図ります。

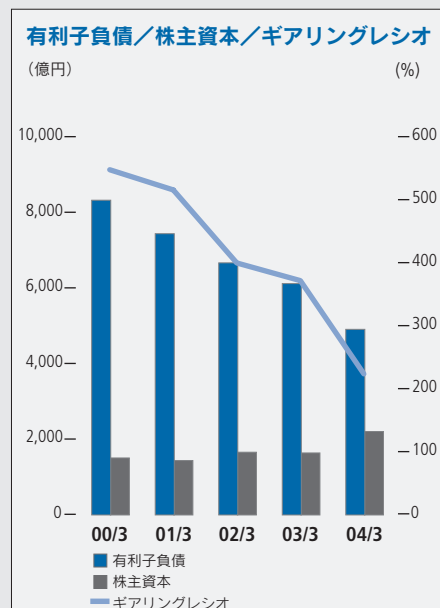
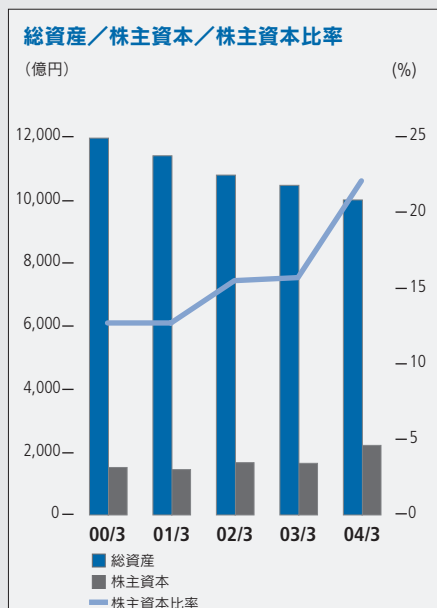
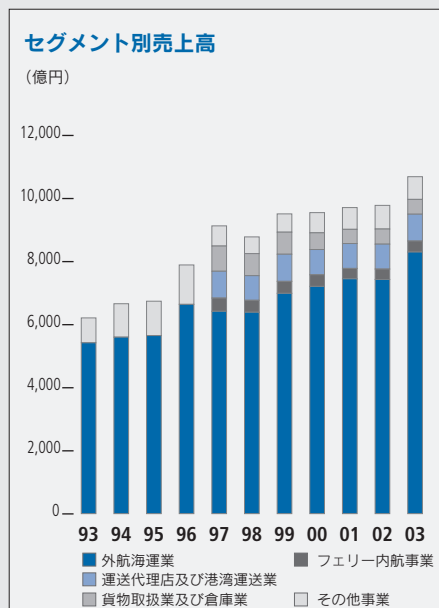
曳船を除く「フェリー内航事業」と、内航関連の貨物取扱業のグループ会社を「フェリー・内航」セグメントに統合します。

曳船・客船及びその他関連事業を、「関連事業」セグメントに統合します。

主として管理部門のグループ会社を、「その他」セグメントに統合します。

流動性及び資金の源泉

当社グループの主要事業である外航海運では、現金決済を原則としていますので、運賃の早期回収とグループ内資金の効率化を図り、運転資金を極力圧縮することを大命題として取り組んでいます。当期は、船舶投資を中心とする設備投資を、売船及びその他の資産売却で賄えたこともあり、営業活動によるキャッシュ・フローをほぼ借入金の返済資金に充当し、大幅な有利子負債の削減を達成しました。MOL STEPでは「特色のある世界最大の総合海運会社」として成長することを目指して、これまで以上に設備投資をすることを計画していますが、営業活動によるキャッシュ・フローの一部を引続き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目標としています。



財政状態-2004年3月期末と2003年3月期末との比較

資産

2004年3月31日現在の総資産は、船舶が前期に比べて1,160億円減少したこと等により、前期末に比べて464億円減少の1兆2億円となりました。「流動資産」の増加要因は、主に運航規模の拡大と市況の上昇により航海未完了船の備船料・費用が「繰延及び前払費用」として前期に比べて84億円増加したことによるものです。「有形固定資産」の主な減少要因は、備船・リース船が増えた一方保有船が減少したため「船舶資産」が1,160億円減少したことによるものです。「投資その他の資産」は、主に株価上昇による投資有価証券の評価切り上げのため、前期に比べて353億円増加しました。

負債・資本

負債は7,715億円と、前期に比べて1,026億円減少しました。有利子負債は、MOL nextの計画に基づいて、当期においても長期・短期借入金の返済等の積極的な削減に取り組んだ結果、期末残高は4,917億円と、前期末に比べて1,210億円減少しました。「前受金」が80億円増加しているのは、航海未完了船の運賃・貸船料が運航規模の拡大と市況の上昇により増加したもので、流動資産項目の「繰延・前払」費用の増加とみあっています。また、「長期借入金」の減少額880億円は、償却後船舶資産の減少額とほぼみあっています。

株主資本は前期に比べて567億円増加し、2,215億円となりました。これは主に当期利益の積み増し等による利益剰余金の増加や、その他有価証券評価差額金の増加によるものです。

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1,146億円と、前期に比べて317億円増加しました。増加の最大の要因は税金等調整前当期

純利益が前期に比べて647億円と大幅に増加したことです。この他売上債権の増加幅が減少したことも寄与しました。

投資活動によって得られたキャッシュ・フローは4億円と、前期に比べて511億円増加しました。これは主に船舶の売却と短期貸付金の回収などによるものです。

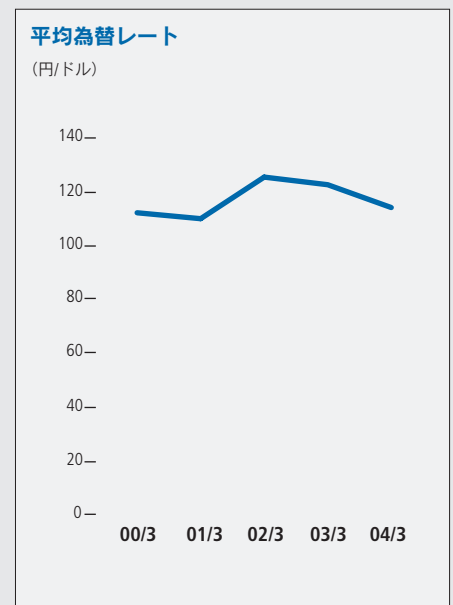
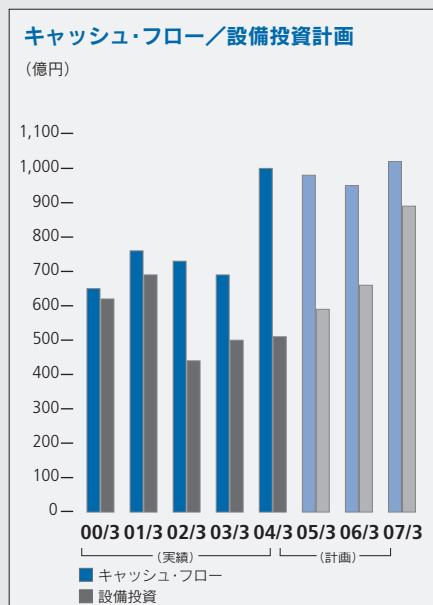
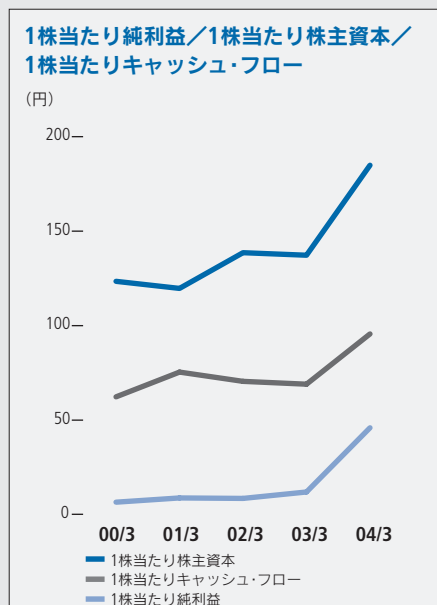
財務活動のために使われたキャッシュ・フローは1,109億円と、前期に比べて836億円増加しました。これは主に長期及び短期の借入金返済と、コマーシャル・ペーパーの減少によるものです。

以上により現金及び現金同等物は当期22億円増加し、期末残高は453億円となりました。

設備投資

当期は船舶の建造を中心に、505億円の設備投資を実施しました。当社グループでは、2001年度から2003年度のMOL nextの3年間に合計71隻、約3,000億円相当の船隊整備を行いました。2004年度から2006年度のMOL STEPの3年間には、それより6割ほど多い、合計117隻、約4,900億円相当の船隊整備を行います。この船舶建造費用の半分弱(2,140億円)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ますが、残り半分強は「長期定期備船」や「リース」などの形態で整備する予定ですので、この部分はバランスシート上には現れません。リースについては、連結財務諸表に対する注記9を参照願います。

なお、MOL STEPでは今後3年間の設備投資(総額2,140億円を計画)を、キャッシュ・フロー(計画総額2,910億円)の範囲内で行ない、その差770億円を長期・短期借入金の返済や社債償還金など、有利子負債のさらなる圧縮に充当する計画です。2007年3月末の目標残高は、4,200億円です。



オフバランス取引、契約債務、偶発債務

当社グループの主たる保証債務は、LNG船を保有するJV会社に対するものです。

当社グループの主要な契約債務は短期及び長期借入金、コマーシャル・ペーパー、船舶等に関するリース債務です。契約債務の詳細及び偶発債務については、連結財務諸表に対する注記5、6及び9を参照願います。

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、為替リスク、船舶燃料油価格リスク、金利変動リスク等の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。

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なっています。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13億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5百万トン弱の燃料を消費しますが、その凡そ半分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は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、2004年3月末時点でのドル建て或いは円建ての有利子負債総額は4,917億円ですが、そのおよそ7割に相当する借入元本に対する金利を固定化し、1%あたりの金利上昇が通年の連結経常損益に与える影響を十数億円の範囲にとどめております。

船舶の運航リスク

当社グループは、常時500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。

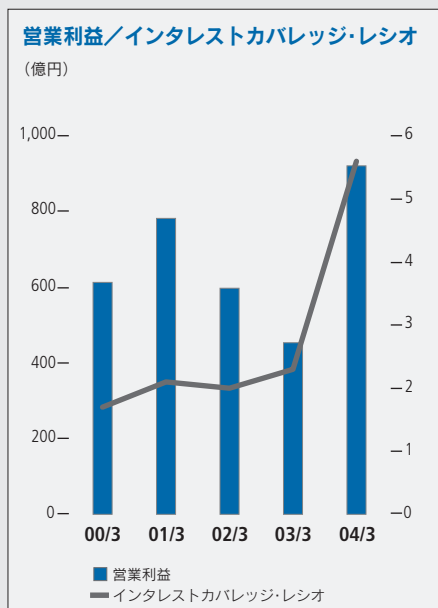
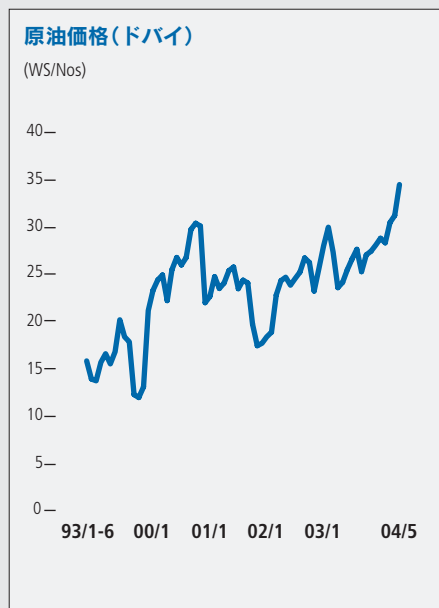
万が一、当社船舶の衝突・沈没・火災、その他の海難事故により、当社及び第三者に損害が発生した場合でも、当社業績に重大な影響を及ぼすことのないように、十分な保険填補が受けられるよう手配しています。

今後の見通し

当社グループでは2004年3月に発表した新中期経営計画「MOL STEP」において2004年度1,050億円、2005年度1,100億円、2006年度1,150億円、3年

間で総額3,300億円の営業利益を目標に掲げました(前提:為替レート¥110/US\$ 燃料油価格US\$150/MT)。

また、2004年5月の決算発表時には、2004年度利益見通しとして、営業利益で1,150億円、当期利益で620億円を公表しました(前提:為替レート¥110/US\$ 燃料油価格US\$180/MT)。これは、史上最高益を大幅に更新した2003年度利益水準を営業利益でさらに229億円上回ります。2004年度は、改編された全てのセグメントで増益を目指しますが、とりわけドライバルク部門とコンテナ船部門の増益が業績向上に大きく寄与すると予想しています。



連結貸借対照表

株式会社商船三井 2003年及び2004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)
	2004	2003	2004
流動資産:			
現金及び現金同等物	¥ 45,263	¥ 43,057	\$ 428,262
有価証券(注記3)	4,460	4,961	42,199
受取手形及び営業未収金	119,476	118,887	1,130,438
貸倒引当金	(2,097)	(2,474)	(19,841)
船舶燃料及び貯蔵品	12,778	13,829	120,901
繰延及び前払費用	58,435	49,993	552,890
繰延税金資産(注記2(14)及び注記11)	6,691	4,692	63,308
その他の流動資産	54,538	56,700	516,018
流動資産合計	299,544	289,645	2,834,175
有形固定資産－取得価額(注記5):			
船舶	861,902	977,981	8,155,001
建物及び構築物	65,438	67,172	619,150
機械装置及び運搬具(主にコンテナ)	48,632	47,999	460,138
土地	60,150	60,811	569,117
建設仮勘定(船舶及びその他建設中の資産)	34,475	39,020	326,190
	1,070,597	1,192,983	10,129,596
減価償却累計額	(592,976)	(623,749)	(5,610,521)
	477,621	569,234	4,519,075
投資その他の資産:			
投資有価証券(注記3及び注記5)	72,876	49,565	689,526
非連結子会社及び関連会社に対する投資等(注記3)	73,630	71,019	696,660
長期貸付金	12,012	8,247	113,653
連結調整勘定	2,471	2,563	23,380
無形資産	8,171	6,369	77,311
繰延税金資産(注記2(14)及び注記11)	1,592	3,992	15,063
その他の資産	52,289	45,978	494,739
	223,041	187,733	2,110,332
	¥1,000,206	¥1,046,612	\$ 9,463,582

連結財務諸表に対する注記参照

負債及び資本の部

	単位:百万円		単位:千米ドル (注記1)
	2004	2003	2004
流動負債:			
短期借入金	¥ 68,032	¥ 96,179	\$ 643,694
短期社債	7,966	6,885	75,371
コマーシャル・ペーパー	29,000	33,000	274,387
短期有利子負債合計(注記5)	104,998	136,064	993,452
1年以内に返済期限の到来する長期借入金	71,618	65,365	677,623
1年以内に償還期限の到来する社債	4,057	15,628	38,386
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)	75,675	80,993	716,009
支払手形及び営業未払金	86,634	88,297	819,699
前受金	59,640	51,644	564,292
未払法人税等	30,305	8,590	286,735
繰延税金負債(注記2(14)及び注記11)	393	321	3,719
その他の流動負債	40,446	57,929	382,685
流動負債合計	398,091	423,838	3,766,591
返済期限が1年を超える長期借入金	270,756	358,714	2,561,794
償還期限が1年を超える社債	40,265	36,875	380,973
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)	311,021	395,589	2,942,767
退職給付引当金(注記12)	13,913	15,030	131,640
役員退職慰労引当金	1,521	—	14,391
繰延税金負債(注記2(14)及び注記11)	15,587	9,227	147,478
その他の固定負債	31,371	30,446	296,821
少数株主持分	7,167	7,692	67,811
偶発債務(注記6)			
資本(注記7):			
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	614,202
資本剰余金	43,935	43,887	415,697
利益剰余金	101,991	56,469	965,002
	210,841	165,271	1,994,901
土地再評価差額金 - 法人税等調整後	2,267	2,231	21,449
その他有価証券評価差額金 - 法人税等調整後(注記2(5))	25,435	7,036	240,656
為替換算調整勘定	(14,475)	(8,055)	(136,957)
自己株式(注記2(17))	(2,533)	(1,693)	(23,966)
資本合計	221,535	164,790	2,096,083
	¥1,000,206	¥1,046,612	\$9,463,582

連結損益計算書

株式会社商船三井 2003年及び2004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)
	2004	2003	2004
海運業収益及びその他の営業収益(注記10)	¥997,260	¥910,288	\$9,435,708
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	48,547	54,211	459,334
その他の営業費用	776,355	733,329	7,345,586
	824,902	787,540	7,804,920
	172,358	122,748	1,630,788
一般管理費:			
連結調整勘定償却額(注記2(1))	535	446	5,062
その他の一般管理費	79,697	76,946	754,064
営業利益	92,126	45,356	871,662
営業外収益(費用):			
受取利息及び配当金	2,996	2,840	28,347
支払利息	(16,930)	(21,103)	(160,186)
持分法による投資利益	6,613	3,387	62,570
その他-純額(注記8)	4,971	(5,366)	47,034
	(2,350)	(20,242)	(22,235)
税金等調整前当期純利益	89,776	25,114	849,427
法人税等(注記2(14)及び注記11):			
法人税、住民税及び事業税	(35,346)	(10,872)	(334,431)
法人税等調整額	2,152	1,435	20,361
少数株主利益	(1,191)	(967)	(11,269)
当期純利益	¥ 55,391	¥ 14,710	\$ 524,088

	単位:円		単位:米ドル (注記1)
	2004	2003	2004
普通株式1株当たりの金額:			
当期純利益	¥46.14	¥12.16	\$0.437
潜在株式調整後当期純利益	¥46.00	¥12.15	\$0.435
配当金	¥11.00	¥ 5.00	\$0.104

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 2003年及び2004年3月31日に終了する年度

単位:百万円

	普通株式数 (千株)	資本金	資本剰余金	利益 剰余金	土地再評価 差額金－ 法人税等 調整後	その他 有価証券 評価差額金－ 法人税等 調整後	為替換算 調整勘定	自己株式
2002年3月31日現在の残高	1,205,410	¥ 64,915	¥ 43,887	¥ 47,818	¥ 2,173	¥ 11,424	¥ (2,609)	¥ (638)
連結子会社の期中増減による増減高	-	-	-	116	-	-	-	-
持分法適用会社の期中増減による増減高	-	-	-	(30)	-	-	-	-
当期純利益	-	-	-	14,710	-	-	-	-
土地再評価差額金－法人税等調整後	-	-	-	-	58	-	-	-
その他有価証券評価差額金－法人税等調整後	-	-	-	-	-	(4,388)	-	-
為替換算調整勘定	-	-	-	-	-	-	(5,466)	-
自己株式	-	-	-	-	-	-	-	(1,055)
自己株式処分差益	-	-	0	-	-	-	-	-
配当金	-	-	-	(6,017)	-	-	-	-
役員賞与	-	-	-	(128)	-	-	-	-
2003年3月31日現在の残高	1,205,410	¥ 64,915	¥ 43,887	¥ 56,469	¥ 2,231	¥ 7,036	¥ (8,055)	¥ (1,693)
連結子会社の期中増減による増減高	-	-	-	293	-	-	-	-
持分法適用会社の期中増減による増減高	-	-	-	764	-	-	-	-
当期純利益	-	-	-	55,391	-	-	-	-
土地再評価差額金－法人税等調整後	-	-	-	-	36	-	-	-
その他有価証券評価差額金－法人税等調整後	-	-	-	-	-	18,399	-	-
為替換算調整勘定	-	-	-	-	-	-	(6,420)	-
自己株式	-	-	-	-	-	-	-	(840)
自己株式処分差益	-	-	48	-	-	-	-	-
配当金	-	-	-	(10,802)	-	-	-	-
役員賞与	-	-	-	(124)	-	-	-	-
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)

単位:千米ドル(注記1)

	資本金	資本剰余金	利益 剰余金	土地再評価 差額金－ 法人税等 調整後	その他 有価証券 評価差額金－ 法人税等 調整後	為替換算 調整勘定	自己株式
2003年3月31日現在の残高	\$ 614,202	\$ 415,243	\$ 534,289	\$ 21,109	\$ 66,572	\$ (76,213)	\$ (16,019)
連結子会社の期中増減による増減高	-	-	2,772	-	-	-	-
持分法適用会社の期中増減による増減高	-	-	7,230	-	-	-	-
当期純利益	-	-	524,088	-	-	-	-
土地再評価差額金－法人税等調整後	-	-	-	340	-	-	-
その他有価証券評価差額金－法人税等調整後	-	-	-	-	174,084	-	-
為替換算調整勘定	-	-	-	-	-	(60,744)	-
自己株式	-	0	-	-	-	-	(7,947)
自己株式処分差益	-	454	-	-	-	-	-
配当金	-	-	(102,204)	-	-	-	-
役員賞与	-	-	(1,173)	-	-	-	-
2004年3月31日現在の残高	\$ 614,202	\$ 415,697	\$ 965,002	\$ 21,449	\$ 240,656	\$ (136,957)	\$ (23,966)

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 2003年及び2004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)
	2004	2003	2004
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	¥ 89,776	¥ 25,114	\$ 849,427
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	55,334	60,711	523,550
持分法による投資利益	(6,613)	(3,387)	(62,570)
投資有価証券等評価損	401	6,124	3,794
関係会社株式評価損	397	170	3,756
引当金の増減額	215	(1,807)	2,034
受取利息及び受取配当金	(2,996)	(2,840)	(28,347)
支払利息	16,930	21,103	160,186
有価証券売却損(益)	(19)	3	(180)
投資有価証券売却損	(767)	1,474	(7,257)
関係会社株式売却益	441	(65)	4,173
有形固定資産除売却損(益)	(1,473)	(3,436)	(13,937)
為替差損(益)	(2,029)	1,113	(19,197)
営業資産及び負債の増減額:			
売上債権の増減額	(1,401)	(21,662)	(13,255)
船舶燃料及び貯蔵品の増減額	953	(2,437)	9,017
仕入債務の増減額	(697)	678	(6,595)
その他	(6,533)	24,870	(61,813)
小計	141,919	105,726	1,342,786
利息及び配当金の受取額	4,915	4,262	46,504
利息の支払額	(18,612)	(22,874)	(176,100)
法人税、住民税及び事業税の支払額	(13,631)	(4,239)	(128,972)
営業活動によるキャッシュ・フロー	114,591	82,875	1,084,218
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	(1,603)	(2,715)	(15,167)
投資有価証券の取得による支出	(3,287)	(4,649)	(31,100)
有価証券の売却による収入	3,385	1,408	32,028
投資有価証券の売却による収入	5,724	3,640	54,158
船舶及びその他の有形固定資産の取得による支出	(50,549)	(47,005)	(478,276)
船舶及びその他の有形固定資産の売却による収入	52,249	19,494	494,360
貸付金の貸出による支出	(5,048)	(1,046)	(47,762)
貸付金の回収による収入	1,915	8,955	18,119
短期貸付金の純増額	(6,088)	-	(57,602)
その他	3,656	(28,795)	34,592
投資活動によるキャッシュ・フロー	354	(50,713)	3,350
財務活動によるキャッシュ・フロー:			
短期借入金の純増(減)額	(22,365)	14,892	(211,609)
コマーシャル・ペーパーの純増額	(4,000)	10,000	(37,847)
長期借入金の借入による収入	22,864	59,325	216,331
長期借入金の返済による支出	(89,217)	(88,984)	(844,139)
社債の発行による収入	7,488	606	70,849
社債の償還による支出	(16,081)	(17,928)	(152,153)
親会社による配当金の支払額	(10,802)	(6,017)	(102,205)
自社株式の取得による支出	(867)	(641)	(8,203)
少数株主への配当金の支払額	(1,237)	(471)	(11,704)
その他	3,357	1,953	31,763
財務活動によるキャッシュ・フロー	(110,860)	(27,265)	(1,048,917)
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	(2,329)	(1,691)	(22,036)
現金及び現金同等物の純増額(純減額)	1,756	3,206	16,615
現金及び現金同等物の期首残高	43,057	39,738	407,389
連結会社増減に伴う現金同等物の増減額	450	113	4,258
現金及び現金同等物の期末残高	¥ 45,263	¥ 43,057	\$ 428,262

連結財務諸表に対する注記を参照

連結財務諸表に対する注記

株式会社商船三井 2003年及び2004年3月31日に終了する年度

1. 連結財務諸表の作成基準

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

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

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105円69銭という、2004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、2004年3月31日に終了する年度の当社及び子会社286社(2003年3月31日に終了する年度は子会社283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。2004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、2003年3月31日に終了する年度において3社の非連結子会社に、また2004年及び2003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(2004年3月31日に終了する年度108社、その前年度117社)及び関連会社(同じく各終了年度に81社及び86社)への投資は、かかる会社の当期純利益及び剰余金に対する当社の持分が重要ではなかったことから、帳簿価額で記載しております。

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

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

(2) 外貨の換算

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

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

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

(3) 現金及び現金同等物

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

(4) 海運業収益及び海運業費用

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

(5) 有価証券

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

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

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

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

満期保有目的債券、非連結子会社及び関連会社の株式、及びその他有価証券の時価が著しく下落した場合は、時価で記載し、時価と帳簿価額との差額は、下落時の期間損失として計上しております。持分法を適用しない非連結子会社及び関連会社の株式の時価がない場合で、かかる有価証券の実質価額が著しく低下した場合には、損益計算書に相応の損失を計上し、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) 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、2004年及び2003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2004年及び2003年3月31日現在の退職給付引当金を計上しております。

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

(12) 役員退職慰労引当金

当社及び連結子会社は、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。

(会計処理方針の変更)

従来、当社は、役員退職慰労金が支払われた時点で、費用を認識しておりました。日本における現在の会計慣行を鑑みて、当社は、取締役及び監査役に対する退職慰労金の支給に関する内規に基づいて期末要支給額を引当計上するように会計処理の方法を変更しました。この変更により、当社の財務状況がより正確に反映され、退職給付費用が発生主義に基づき、取締役及び監査役の在任期間に亘り、合理的に配分されます。

この変更の結果、従来の会計方法で計算した場合に比べ、営業利益が3億800万円増加し、税引前利益が5億9,900万円減少します。

(13) 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。

(14) 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。

(15) 普通株式1株当たりの金額

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

潜在株式調整後の1株当たり純利益は、転換社債の未転換分が、会計年度期首或いは転換社債発行日に全面転換され、これに伴い支払利息が調整された場合を仮定して算出しております。2003年欄に表示されている1株当たり配当金は、2004年3月31日現在の株主に支払われる金額を表しております。

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

(16) デリバティブ取引及びヘッジ会計

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

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

当社及び連結子会社が利用しているヘッジ手段及びその対象は下記の通りです。

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

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

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

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

1. 既存の外貨建て債権または債務をヘッジする目的で先物為替予約を行った場合、
 - (a) ヘッジ対象の外貨建て債権または債務を為替予約日の直物為替レートで換算した円貨額と当該外貨建て債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。

(17) 自己株式及び法定準備金の取崩等に関する会計基準

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

(18) 再分類

前連結会計年度の数値は、2004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、2004年及び2003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:

2004年及び2003年3月31日現在、時価が連結貸借対照表計上額を超えるものはありませんでした。

時価が連結貸借対照表計上額を超えないもの

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2004	2003	2004
連結貸借対照表計上額	¥9	¥39	\$85
時価	9	39	85
差額	-	-	-

(b) その他有価証券:

2004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	¥20,985	¥56,456	¥35,471
債券	10	10	0
その他	64	99	35
合計	¥21,059	¥56,565	¥35,506

種類	単位:千米ドル		
	取得原価	連結貸借対照表計上額	差額
株式	\$198,552	\$534,166	\$335,614
債券	95	95	0
その他	605	936	331
合計	\$199,252	\$535,197	\$335,945

2004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	¥2,192	¥1,977	¥(215)
債券	-	-	-
その他	194	184	(10)
合計	¥2,386	¥2,161	¥(225)

種類	単位:千米ドル		
	取得原価	連結貸借対照表計上額	差額
株式	\$20,740	\$18,706	\$(2,034)
債券	-	-	-
その他	1,836	1,741	(95)
合計	\$22,576	\$20,447	\$(2,129)

B. 以下の表は、2004年及び2003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
	2004	2003	2004
有価証券:			
種類	連結貸借対照表計上額		連結貸借対照表計上額
非上場株式	¥13,370	¥13,076	\$126,502
非上場外国債券	4,416	4,721	41,783
その他	814	278	7,702
合計	¥18,600	¥18,075	\$175,987

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
2004年3月31日に終了する年度:					
債券:					
国債・地方債等	¥10	¥5	-	-	¥15
社債	4	-	-	-	4
合計	¥14	¥5	-	-	¥19

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
2003年3月31日に終了する年度:					
債券:					
国債・地方債等	-	¥15	-	-	¥15
社債	-	46	-	-	46
その他	¥200	-	-	-	200
合計	¥200	¥61	-	-	¥261

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
2004年3月31日に終了する年度:					
債券:					
国債・地方債等	\$95	\$47	-	-	\$142
社債	38	-	-	-	38
合計	\$133	\$47	-	-	\$180

D. 2004年及び2003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. 2004年及び2003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
	2004	2003	2004
売却額	¥4,855	¥3,519	\$45,936
売却益の合計額	920	615	8,705
売却損の合計額	152	2,089	1,438

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2004年及び2003年3月31日現在の契約額、及び評価損益の要約です。

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2004	2003	2004
(1) 通貨関連			
為替予約取引:			
売建(米ドル)			
契約額	¥ 329	¥ 1,196	\$ 3,113
評価損	13	(3)	123

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

通貨スワップ取引:			
受取円、支払米ドル			
契約額	¥28,590	¥25,890	\$270,508
評価損	1,497	(1,208)	14,164
受取米ドル、支払円			
契約額	¥ 700	¥ 100	\$ 6,623
評価損	(16)	(9)	(151)

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2004	2003	2004
(2) 金利関連			
金利スワップ取引:			
受取変動、支払固定			
契約額	¥2,584	¥7,617	\$24,449
評価損	(372)	(485)	(3,520)
受取固定、支払変動			
契約額	¥1,712	¥7,181	\$16,198
評価益	342	427	3,236

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
	2004	2003	2004
金利スワップ取引			
受取変動、支払固定			
契約額	¥ 847	¥2,931	\$ 8,014
評価損	(61)	(106)	(577)
受取固定、支払変動			
契約額	¥1,900	¥4,600	\$17,977
評価損	(12)	(1)	(114)

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

2004年3月31日現在の短期有利子負債(1,049億9,800万円:9億9,345万米ドル)の大部分は無担保債務です。2003年3月31日現在の短期有利子負債は1,360億6,400万円です。短期負債の金利は、主として変動金利に基づいて設定されております。

(2) 長期有利子負債

2004年及び2003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
	2004	2003	2004
社債:			
2004年満期円建普通社債、利率2.750%	¥ -	¥ 10,000	\$ -
2006年満期円建普通社債、利率3.025%	10,000	10,000	94,616
2007年満期円建普通社債、利率3.075%	10,000	10,000	94,616
2009年満期円建普通社債、利率3.250%	10,000	10,000	94,616
2008年満期円建普通社債、変動利率/固定利率	1,000	-	9,462
2003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	13,321	12,503	126,039
担保付借入金:			
日本政策投資銀行からの2016年までに返済予定の借入金、利率0.06%から8.50%	70,783	82,703	669,723
その他の金融機関からの2025年までに返済予定の借入金、利率0.26%から6.80%	160,468	218,437	1,518,289
無担保借入金:			
その他の金融機関からの2033年償還予定の借入金、利率0.21%から7.78%	111,124	122,939	1,051,415
1年以内に返済予定の金額	386,696	476,582	3,658,776
	75,675	80,993	716,009
	¥311,021	¥395,589	\$2,942,767

2004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
2005	¥ 75,675	\$ 716,009
2006	67,091	634,791
2007	76,535	724,146
2008	57,175	540,969
2009	40,643	384,549
2010年以降	69,577	658,312
	¥386,696	\$3,658,776

2004年3月31日現在、以下の資産が短期有利子負債及び長期有利子負債に対する担保に供されております。

担保資産	単位:百万円	単位:千米ドル
船舶	¥253,243	\$2,396,092
建物及び構築物	7,154	67,689
土地	6,813	64,462
投資有価証券	36,957	349,673
その他	831	7,863
	¥304,998	\$2,885,779

担保付債務	単位:百万円	単位:千米ドル
短期有利子負債	¥ 110	\$ 1,041
1年以内返済長期有利子負債	45,281	428,433
長期有利子負債	185,969	1,759,570
	¥231,360	\$2,189,044

6. 偶発債務

2004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1,010億4,300万円(9億5,603万2,000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ときには、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。2004年3月31日における剰余金には、2004年6月24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. 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
	2004	2003	2004
その他－純額:			
有価証券の売却損益	¥ 19	¥ (3)	\$ 180
為替差益(損)純額	2,095	2,080	19,822
船舶、投資有価証券及びその他資産の売却益	10,821	4,797	102,384
備船解約金	—	(421)	—
船舶、投資有価証券及びその他資産の除売却損	(7,024)	(2,771)	(66,458)
関係会社清算損	(36)	(164)	(341)
投資有価証券等評価損	(798)	(6,294)	(7,550)
貸倒引当金繰入	(1,605)	(545)	(15,186)
特別退職金	(1,018)	(1,864)	(9,632)
事業整理統合損失引当金繰入	(141)	—	(1,334)
その他	2,658	(181)	25,149
合計	¥ 4,971	¥(5,366)	\$ 47,034

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、2004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	¥36,936	¥273	¥39,955
減価償却累計額相当額	1,295	25,359	233	26,887
期末残高相当額	¥1,451	¥11,577	¥ 40	¥13,068

	単位:千米ドル			
	船舶	器具及び備品	その他	合計
取得価額相当額	\$25,982	\$349,475	\$2,583	\$378,040
減価償却累計額相当額	12,253	239,937	2,205	254,395
期末残高相当額	\$13,729	\$109,538	\$ 378	\$123,645

(2) 2004年3月31日時点の未経過リース料(利息相当額を含む)期末残高相当額

	単位:百万円	単位:千米ドル
1年内	¥ 3,758	\$ 35,557
1年超	15,055	142,445
合計	¥18,813	\$178,002

(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
	2004	2003	2004
支払リース料	¥4,514	¥4,913	\$42,710
減価償却費相当額	3,813	3,897	36,077
支払利息相当額	476	607	4,504

(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) 2004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	¥ 36,509	\$ 345,435
1年超	277,221	2,622,963
合計	¥313,730	\$2,968,398

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、2004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	¥57	¥492	¥549
減価償却累計額	42	449	491
期末残高	¥15	¥ 43	¥ 58

	単位:千米ドル		
	器具及び備品	その他	合計
取得価額	\$539	\$4,655	\$5,194
減価償却累計額	397	4,248	4,645
期末残高	\$142	\$ 407	\$ 549

(2) 2004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	¥ 97	\$ 918
1年超	69	653
合計	¥166	\$1,571

(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
	2004	2003	2004
受取リース料	¥110	¥119	\$1,041
減価償却費	59	93	558
受取利息相当額	13	17	123

(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) 2004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	¥ 99	\$ 937
1年超	126	1,192
合計	¥225	\$2,129

10. セグメント情報

(A) 事業の種類別セグメント情報:

2004年3月31日に終了する年度:	単位:百万円						
	外航海運業	フェリー 内航事業	運送代理店 及び 港湾運送業	貨物取扱業 及び 倉庫業	その他事業	消去又は全社	連結
1.売上高							
(1)外部顧客に対する売上高	¥823,477	¥31,368	¥45,359	¥46,060	¥ 50,996	¥ -	¥ 997,260
(2)セグメント間の内部売上高 又は振替高	6,730	4,068	39,331	921	21,125	(72,175)	-
計	830,207	35,436	84,690	46,981	72,121	(72,175)	997,260
2.営業費用	747,122	34,179	79,338	46,759	69,231	(71,495)	905,134
営業利益(損失)	¥ 83,085	¥ 1,257	¥ 5,352	¥ 222	¥ 2,890	¥ (680)	¥ 92,126
3.資産、減価償却費及び資本的支出:							
(1)資産	¥856,792	¥33,454	¥57,975	¥25,476	¥191,088	¥(164,579)	¥1,000,206
(2)減価償却費	48,182	1,884	2,984	562	1,722	0	55,334
(3)資本的支出	40,964	3,566	2,262	1,378	2,379	-	50,549

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

2004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
1.売上高							
(1)外部顧客に対する売上高	\$7,791,437	\$296,793	\$429,170	\$435,803	\$ 482,505	\$ -	\$9,435,708
(2)セグメント間の内部売上高 又は振替高	63,677	38,490	372,135	8,714	199,877	(682,893)	-
計	7,855,114	335,283	801,305	444,517	682,382	(682,893)	9,435,708
2.営業費用	7,068,994	323,389	750,667	442,417	655,038	(676,459)	8,564,046
営業利益(損失)	\$ 786,120	\$ 11,894	\$ 50,638	\$ 2,100	\$ 27,344	\$ (6,434)	\$ 871,662
3.資産、減価償却費及び資本的支出:							
(1)資産	\$8,106,651	\$316,529	\$548,538	\$241,045	\$1,808,005	\$(1,557,186)	\$9,463,582
(2)減価償却費	455,880	17,826	28,234	5,317	16,293	-	523,550
(3)資本的支出	387,587	33,740	21,402	13,038	22,509	-	478,276

(会計処理方法の変更)

注記2(12)「役員退職慰労引当金」に説明するように、従来、取締役及び監査役の退職慰労金は、支払時に費用として計上していました。日本における現在の会計慣行を考慮し、役員退職慰労金の支給に関する内規に基づいて役員退職慰労引当金を計上するよう会計処理の方法を変更しました。この変更に伴い、従来の方法に基づく結果と比較して、営業経費が3億800万円減少し、営業利益が3億800万円増加しました。この新しい会計処理の方法が他のセグメントに及ぼす影響は軽微です。

(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備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しております。

2004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
1.売上高							
(1)外部顧客に対する売上高	¥940,671	¥37,270	¥ 8,875	¥10,370	¥ 74	¥ -	¥ 997,260
(2)セグメント間の内部売上高 又は振替高	1,001	7,576	4,936	13,308	1,519	(28,340)	-
計	941,672	44,846	13,811	23,678	1,593	(28,340)	997,260
2.営業費用	855,888	39,972	12,831	22,495	1,525	(27,577)	905,134
営業収入(損失)	¥ 85,784	¥ 4,874	¥ 980	¥ 1,183	¥ 68	¥ (763)	¥ 92,126
3.資産	¥933,747	¥29,399	¥88,992	¥12,567	¥1,660	¥(66,159)	¥1,000,206

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

2004年3月31日に終了する年度:	単位:千米ドル						
	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	\$8,900,284	\$352,635	\$ 83,972	\$ 98,117	\$ 700	\$ -	\$9,435,708
(2)セグメント間の内部売上高 又は振替高	9,471	71,681	46,703	125,916	14,372	(268,143)	-
計	8,909,755	424,316	130,675	224,033	15,072	(268,143)	9,435,708
2.営業費用	8,098,098	378,200	121,402	212,840	14,429	(260,923)	8,564,046
営業収入(損失)	\$ 811,657	\$ 46,116	\$ 9,273	\$ 11,193	\$ 643	\$(7,220)	\$ 871,662
3.資産	\$8,834,771	\$278,163	\$842,010	\$118,904	\$15,706	\$(625,972)	\$9,463,582

(会計処理方法の変更)

注記2(12)「役員退職慰労引当金」に説明するように、従来、取締役及び監査役の退職慰労金は、支払時に費用として計上してまいりました。日本における現在の会計慣行を考慮し、役員退職慰労金の支給に関する内規に基づいて役員退職慰労引当金を計上するよう会計処理の方法を変更しました。この変更に伴い、従来の方法に基づく結果と比較して、営業経費が3億800万円減少し、営業利益が3億800万円増加しました。この新しい会計処理の方法が他のセグメントに及ぼす影響は軽微です。

(C) 海外売上高:

2004年3月31日に終了する年度:	単位:百万円				合計
	北米	欧州	アジア	その他	
1.海外売上高.....	¥261,238	¥141,015	¥217,647	¥269,278	¥889,178
2.連結売上高.....	-	-	-	-	¥997,260
3.海外売上高の連結売上高に占める割合.....	26.2%	14.1%	21.8%	27.0%	89.2%

セグメントは、地理的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。

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

2004年3月31日に終了する年度:	単位:千米ドル				合計
	北米	欧州	アジア	その他	
1.海外売上高.....	\$2,471,738	\$1,334,232	\$2,059,296	\$2,547,810	\$8,413,076
2.連結売上高.....	-	-	-	-	\$9,435,708
3.海外売上高の連結売上高に占める割合.....	26.2%	14.1%	21.8%	27.0%	89.2%

11. 法人税等

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

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

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

2004年及び2003年3月31日現在の繰延税金資産及び繰延税金負債の発生の主要な要素は、以下の通りであります。

	単位:百万円		単位:千米ドル
	2004	2003	2004
繰延税金資産:			
貸倒引当金損金算入限度超過額	¥ 2,726	¥ 2,237	\$ 25,792
賞与引当金損金算入限度超過額	1,672	1,365	15,820
退職給付引当金損金算入限度超過額	5,184	4,615	49,049
役員退職慰労引当金自己否認額	593	292	5,611
株式評価損自己否認額	1,903	2,373	18,005
繰越欠損金	1,006	806	9,518
未払事業税・事業所税損金不算入額	498	305	4,712
未実現固定資産売却益	407	542	3,851
その他	73	602	691
繰延税金資産小計	14,062	13,137	133,049
評価性引当金	(1,365)	(541)	(12,915)
繰延税金資産合計	12,697	12,596	120,134
繰延税金負債:			
圧縮記帳積立金	(983)	(952)	(9,301)
特別償却準備金	(2,212)	(3,366)	(20,929)
その他有価証券評価差額金	(12,392)	(4,040)	(117,248)
退職給付信託設定益	(4,368)	(4,367)	(41,328)
その他	(439)	(735)	(4,154)
繰延税金負債合計	(20,394)	(13,460)	(192,960)
純繰延税金資産(負債)	¥ (7,697)	¥ (864)	\$ (72,826)

12. 従業員退職給付と年金制度

2004年及び2003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
	2004	2003	2004
退職給付債務	¥ 63,348	¥ 63,501	\$ 599,375
未認識数理計算上の差異	(5,003)	(14,196)	(47,337)
前払年金費用	11,402	11,424	107,882
年金資産(減算)	(55,833)	(45,699)	(528,271)
退職給付引当金	¥ 13,914	¥ 15,030	\$ 131,649

2004年及び2003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
	2004	2003	2004
勤務費用	¥3,326	¥4,001	\$31,469
利息費用	946	1,147	8,951
期待運用収益(減算)	(26)	(745)	(246)
数理計算上の差異の費用処理額	1,541	363	14,580
退職給付費用	¥5,787	¥4,766	\$54,754

2004年及び2003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、2004年及び2003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。

13. その他

2003年6月25日に、当社の株主により、(1) 2004年3月31日現在の登録株主に対する、1株当たり7円(0.066米ドル)、すなわち合計83億920万円(7,940万米ドル)となる配当金の支払い、及び(2)役員に対する13,200万円(124万9,000米ドル)の賞与が承認されました。

14. ストックオプション制度

当社は、ストックオプション制度を設けております。2000年6月27日、当社株主総会にて、旧商法第210条第2項(2002年改正)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。この承認に基づいて付与されたストックオプションの行使によって自己株式から譲渡された当社普通株式は、2004年3月31日現在で10万3,000株、2004年5月31日現在で0株でした。付与されたストックオプションを行使できる期間は、2002年6月20日から2004年6月26日までです。

2001年6月27日、当社株主総会にて、旧商法第210条第2項(2002年改正)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、2004年3月31日現在で62万8,000株、2004年5月31日現在で46万5,000株でした。ストックオプションを行使できる期間は、2003年6月28日から2005年6月30日までです。

2002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、ならびに関連会社の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、2004年3月31日現在で149万株、2004年5月31日現在で148万株でした。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、ならびに関連会社の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、2004年3月31日現在で159万株、2004年5月31日現在で158万株でした。ストックオプションを行使できる期間は、2005年6月26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、ならびに関連会社の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210万株です。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、2005年6月20日から2014年6月24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

株主各位および取締役会御中

当監査法人は、株式会社商船三井(日本法人)及び連結子会社の2004年3月31日及び2003年3月31日現在における添付の日本円で表示された連結貸借対照表、並びに関連する連結損益計算書、連結株主資本計算書及び連結キャッシュ・フロー計算書について監査を行った。この連結財務諸表の作成責任は経営者にあり、当監査法人の責任は監査に基づいて連結財務諸表に対する意見を表明することにある。

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

当監査法人は、上記の連結財務諸表が、連結財務諸表に対する注記1に記載されているとおり日本において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠して、株式会社商船三井及び連結子会社の2004年3月31日及び2003年3月31日現在の財政状態並びに同日をもって終了する連結会計年度の経営成績及びキャッシュ・フローの状況をすべての重要な点において適正に表示しているものと認める。

連結財務諸表の注記2(12)で述べられているとおり、2003年4月1日より、株式会社商船三井は、役員退職慰労金支給に関する会計方針を、退職慰労金の支払い時に必要経費として処理する方法から、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発生主義に基づき計上する方法に変更している。

2004年3月31日現在及び同日をもって終了する連結会計年度の連結財務諸表は、読者の便宜のために米ドルへ換算されたものである。当監査法人は、再計算した結果、日本円で表示された連結財務諸表が、連結財務諸表に対する注記1に記載の基準により米ドルへ換算されているものと認める。

KPMG AZSA & Co.

日本 東京

2004年6月24日



KPMG AZSA & Co., an audit corporation incorporated under the Japanese Certified Public Accountants Law, is the Japan member firm of KPMG International, a Swiss cooperative.

商船三井グループ

株式会社商船三井 2004年3月31日現在

- 連結子会社
- 持分法適用子会社
- ▲ 持分法適用関連会社

		登録事業所	MOLの所有割合 (単位:%)*	払込資本金 (単位:千)			
外航海運業	船舶運航業・貨船業	■ BGT関係6社					
		■ 国際エネルギー輸送株式会社	日本	61.45	¥1,224,000		
		■ 国際マリントランスポート株式会社	日本	75.56	¥500,000		
		■ 商船三井近海株式会社	日本	99.04	¥660,000		
		■ MCCG International Ltd.	バハマ	80.10	US\$1		
		■ 三井近海汽船株式会社	日本	79.94	¥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(175社)					
		■ 東京マリン株式会社	日本	71.74	¥617,500		
		■ Tokyo Marine Asia Pte Ltd.	シンガポール	100.00	S\$500		
		■ Unix Line Pte Ltd.	シンガポール	100.00	S\$500		
		▲ アクトマリタイム株式会社	日本	49.00	¥90,000		
		▲ Aramo Shipping (Singapore) Pte Ltd.	シンガポール	50.00	US\$20,742		
		▲ アルン・エル・エヌ・ジー輸送株式会社	日本	35.00	¥400,000		
		▲ 旭タンカー株式会社	日本	24.75	¥400,272		
		▲ 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	DGL8,000		
		▲ インターエイシアライン株式会社	日本	43.75	¥400,000		
		▲ 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		
		▲ Monteriggioni Inc.	リベリア	50.00	US\$1		
		▲ 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		
		▲ Oasis LNG Carrier S.A. (Prestige Shipping Navigation)	パナマ	20.00	US\$43,250		
		▲ 上海貨客船株式会社	日本	31.98	¥2,389,950		
		▲ United Car Transport Corporation, S.A.	パナマ	49.00	US\$602		
		船舶運航管理業		■ Energy Maritime Service S.A.	パナマ	100.00	US\$1
				■ International Tanker Service S.A.	パナマ	100.00	US\$1
				■ 株式会社エム・オー・ケーブルシップ	日本	100.00	¥10,000
				■ エム・オー・シップマネージメント株式会社	日本	100.00	¥50,000
				■ Mitsui O.S.K. Manning Service S.A.	パナマ	100.00	US\$135
				■ Tankship Venture S.A.	パナマ	100.00	US\$2
				■ その他2社			
		客船事業		■ 商船三井客船株式会社	日本	84.07	¥8,100,000
				▲ 日本チャータークルーズ株式会社	日本	50.00	¥290,000
		フェリー 内航海運業	フェリー及び 内航海運業	■ 株式会社ブルーハイウェイライン西日本	日本	100.00	¥1,183,200
				■ 九州急行フェリー株式会社	日本	92.00	¥840,000
				■ 商船三井内航株式会社	日本	98.99	¥650,000
■ 商船三井フェリー株式会社	日本			100.00	¥600,000		
■ 株式会社ダイヤモンドフェリー	日本			93.73	¥900,000		
▲ 共同汽船株式会社	日本			39.00	¥10,000		
▲ 株式会社名門大洋フェリー	日本			35.07	¥880,000		
曳船業		■ グリーン海事株式会社	日本	66.67	¥95,400		
		■ 日本栄船株式会社	日本	69.53	¥134,203		
		■ 宇部ポートサービス株式会社	日本	54.18	¥14,950		
		▲ South China Towing Co., Ltd.	香港	25.00	HK\$12,400		
運送代理店及び 港湾運送業	運送代理店業	■ 株式会社中国シッピングエージェンシイズ	日本	100.00	¥10,000		
		■ グリーンシッピング株式会社	日本	100.00	¥172,000		
		■ 九州シッピング株式会社	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	US\$402		
		■ MOL (America) Inc.	米国	100.00	US\$6		
		■ MOL (Asia) Ltd.	香港	100.00	HK\$40,000		
		■ Mitsui O.S.K. Lines (Australia) Pty. Ltd.	オーストラリア	100.00	A\$1,000		
		■ Mitsui O.S.K. Lines (Austria) GmbH	オーストリア	100.00	€36		
		■ MOL (Europe) GmbH	ドイツ	100.00	€256		
		■ MOL (Europe) B.V.	オランダ	100.00	€454		
		■ MOL (Europe) Ltd.	英国	100.00	£1,500		
		■ 株式会社エム・オー・エル・ジャパン	日本	100.00	¥395,500		
		■ Mitsui O.S.K. Lines (SEA) Pte Ltd.	シンガポール	100.00	S\$200		
		■ MOL SA (Pty) Ltd.	南アフリカ	100.00	R3,000		
		■ MOL (Brasil) Ltda.	ブラジル	100.00	R\$1,677		
		■ MOL (Chile) Ltd.	チリ	100.00	US\$100		
		■ MOL (Panama) Inc.	パナマ	100.00	US\$100		
		■ Mitsui O.S.K. Lines De Mexico S.A. DE C.V.	メキシコ	100.00	US\$100		
		■ 山和マリン株式会社	日本	100.00	¥475,000		
		● Mitsui O.S.K. Lines (Singapore) Pte Ltd.	シンガポール	100.00	S\$5,000		
		● MOL (West Africa) Ltd.	英国	51.00	£140		
		▲ Mitsui O.S.K. Lines (Thailand) Co., Ltd.	タイ	47.00	BT20,000		

		登録事業所	MOLの所有割合 (単位:%)*	払込資本金 (単位:千)		
港湾運送業・通関業	■ 国際コンテナターミナル株式会社 ■ 国際コンテナ輸送株式会社 ■ 株式会社ジャパンエクスプレス(神戸) ■ 株式会社ジャパンエクスプレス(横浜) ■ 北日本倉庫港運株式会社 ■ 商船港運株式会社 ■ Trans Pacific Container Service Corp. ● Tyne Logistics Co., Ltd. ▲ 製鐵運輸株式会社 ▲ 新洋海運株式会社 ▲ 宇徳運輸株式会社	日本	100.00	¥700,000		
		日本	48.00	¥100,000		
		日本	86.27	¥102,000		
		日本	96.99	¥236,000		
		日本	95.41	¥179,544		
		日本	79.99	¥300,000		
		米国	100.00	US\$3,000		
		英国	51.00	£40		
		日本	19.86	¥2,000,000		
		日本	36.00	¥100,000		
		日本	22.48	¥1,455,300		
		貨物取扱業 及び倉庫業	■ AMT Freight, Inc. ■ Bangpoo Intermodal Systems Co., Ltd. ■ 株式会社ブルーハイウェイエクスプレス ■ 株式会社ダイヤモンドライン ■ 株式会社シー・ロードエクスプレス(北日本興産株式会社) ■ みやご商事株式会社 ■ 商船三井ロジスティクス株式会社 ■ MOL Logistics (H.K.) Ltd. ■ MOL Logistics (Singapore) Pte Ltd. ■ MOL Logistics (UK) Ltd. ■ MOL Logistics (USA) Inc. ▲ J.F. Hillebrand Group Ag ▲ 上海龍飛国際物流有限公司 ▲ Union Service (Singapore) Pte. Ltd.	米国	100.00	US\$9,490
タイ	67.98			BT130,000		
日本	100.00			¥54,600		
日本	100.00			¥20,000		
日本	100.00			¥320,000		
日本	100.00			¥10,000		
日本	58.13			¥756,250		
香港	100.00			HK\$3,200		
シンガポール	100.00			S\$700		
英国	100.00			£400		
米国	100.00			US\$7,314		
ドイツ	50.00			€5,000		
中国	22.05			US\$1,240		
シンガポール	24.00			S\$500		
倉庫業	■ MOL Distribution (Deutschland) GmbH ■ Euloc B.V. ■ Hermex Distribution B.V. ■ Hong Kong Logistics Co., Ltd. ■ MOL Logistics Administration B.V. ■ MOL Logistics (Europe) B.V. ■ MOL Logistics (Netherlands) B.V. ▲ Cougar Holdings Pte Ltd.			ドイツ	100.00	€26
				オランダ	100.00	€3,630
				オランダ	100.00	€227
				香港	100.00	HK\$58,600
		オランダ	100.00	€16		
		オランダ	100.00	€414		
		オランダ	100.00	€2,275		
		シンガポール	35.00	S\$9,330		
		その他事業	■ 北倉興発株式会社 ■ 株式会社ヒューテックサービス ■ 三都建物サービス株式会社 ■ 商船三井興産株式会社 ▲ ダイビル株式会社	日本	100.00	¥50,000
				日本	100.00	¥20,000
日本	100.00			¥10,000		
日本	90.00			¥395,000		
日本	27.60			¥12,227,847		
金融業	■ BIL Investments Ltd. ■ Citrus Navigation Corp. ■ Euromol B.V. ■ International Transportation Inc. ■ Linkman Holdings Inc. ■ Mitsui O.S.K. Finance PLC ■ Mitsui O.S.K. Holdings (Benelux) B.V. ■ MOL FG, Inc. ■ MOL SI, Inc. ■ MOL-NIC Transport Ltd. ■ M.O. Reinsurance S.A. ▲ Greenfield Holding Company, Limited			英国	100.00	£21
		パナマ	100.00	¥1,042,500		
		オランダ	100.00	US\$10,652		
		米国	100.00	US\$23,063		
		リベリア	100.00	US\$3		
		英国	100.00	US\$6,568		
		オランダ	100.00	€17,244		
		米国	100.00	US\$20		
		米国	100.00	US\$100		
		リベリア	75.00	US\$13,061		
		ルクセンブルグ	100.00	US\$5,376		
		グランド・ケイマン	50.00	US\$55,000		
その他	■ 株式会社ブルーハイウェイサービス ■ Star-Net America, Inc. ■ ジャパンエクスプレス梱包運輸株式会社 ■ 日本水路図誌株式会社 ■ 北一トラック株式会社 ■ 日下部建設株式会社 ■ エムオーエンジニアリング株式会社 ■ 株式会社エム・オー・シブテック ■ 株式会社エム・オー・マリンコンサルティング ■ 商船三井海事株式会社 ■ エムオーツーリスト株式会社 ■ 商船三井テクノトレード株式会社 ■ エムオーアカウンティング株式会社 ■ 株式会社エム・オー・エルアジャストメント ■ 商船三井システムズ株式会社 ■ 商船三井キャリアサポート株式会社 ■ 株式会社オレンジピーアール ■ White Night Investment Ltd. ▲ South Eastern Oil (S) Pte Ltd.	日本	100.00	¥30,000		
		米国	98.33	US\$3,000		
		日本	100.00	¥60,000		
		日本	54.62	¥32,000		
		日本	100.00	¥20,000		
		日本	80.63	¥200,000		
		日本	100.00	¥20,000		
		日本	100.00	¥50,000		
		日本	100.00	¥100,000		
		日本	100.00	¥95,000		
		日本	100.00	¥250,000		
		日本	100.00	¥690,000		
		日本	100.00	¥30,000		
		日本	100.00	¥10,000		
		日本	100.00	¥100,000		
		日本	100.00	¥100,000		
		日本	100.00	¥10,000		
		リベリア	100.00	US\$120,000		
		シンガポール	50.00	S\$238		

*MOLには株式会社商船三井及びその子会社を含みます。

国内・海外事業所

本社

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

日本

株式会社エム・オー・エル・ジャパン

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

北米

MOL (America) Inc.

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

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

本社(ニュージャージー): Tel: 1-201-395-5800 Fax: 1-201-395-5820

MOL Logistics (USA) Inc.

本社(ニューヨーク): Tel: 1-516-621-5177 Fax: 1-516-626-6092

中南米

MOL (Brasil) Ltda.

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

MOL (Chile) Ltda.

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

MOL (Mexico) S.A. de C.V.

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

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

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

欧州

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

MOL (Europe) S.A.S.

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

MOL (Europe) N.V.

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

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

本社(ロンドン): Tel: 44-20-7265-7676 Fax: 44-20-7265-7698

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

MOL Logistics (UK) Ltd.

本社(ヒースロー): Tel: 44-1895-459-715 Fax: 44-1895-449-600

MOL Logistics (Netherlands) B.D.

本社(ロッテルダム): Tel: 31-13-537-3373 Fax: 31-13-537-3575

アフリカ

MOL SA (PTY) Ltd.

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

MOL (West Africa) Ltd.

アビジャン: Tel: 225-21-24-2240 Fax: 225-21-25-9829

ラゴス: Tel: 234-1-587-1898 Fax: 234-1-587-4771

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

MOL (Europe) Ltd.

ハイムラト: Tel: 961-1-562383 Fax: 961-1-448685

オセアニア

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

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

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

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

アジア

MOL (Asia) Ltd.

本社(香港): Tel: 852-2823-6800 Fax: 852-2529-9989

ホーチミン: Tel: 84-8-821-9115 Fax: 84-8-821-9118

ソウル: Tel: 82-2-538-1034 Fax: 82-2-566-6591

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

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

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

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

MOL (Singapore) Pte., Ltd.

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

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

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

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

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

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

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

MOL (Philippines), Inc.

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

MOL (China) Co., Ltd.

本社(上海): Tel: 86-21-5306-0088 Fax: 86-21-6384-6267

天津: Tel: 86-22-2339-8349 Fax: 86-22-2311-4470

深圳: Tel: 86-755-8246-2031 Fax: 86-755-2583-0747

MOL (Taiwan) Shipping Agency Ltd.

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

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

本社(シンガポール): Tel: 65-323-1303 Fax: 65-323-1305

バンコク: Tel: 66-2-634-0807 Fax: 66-2-634-0806

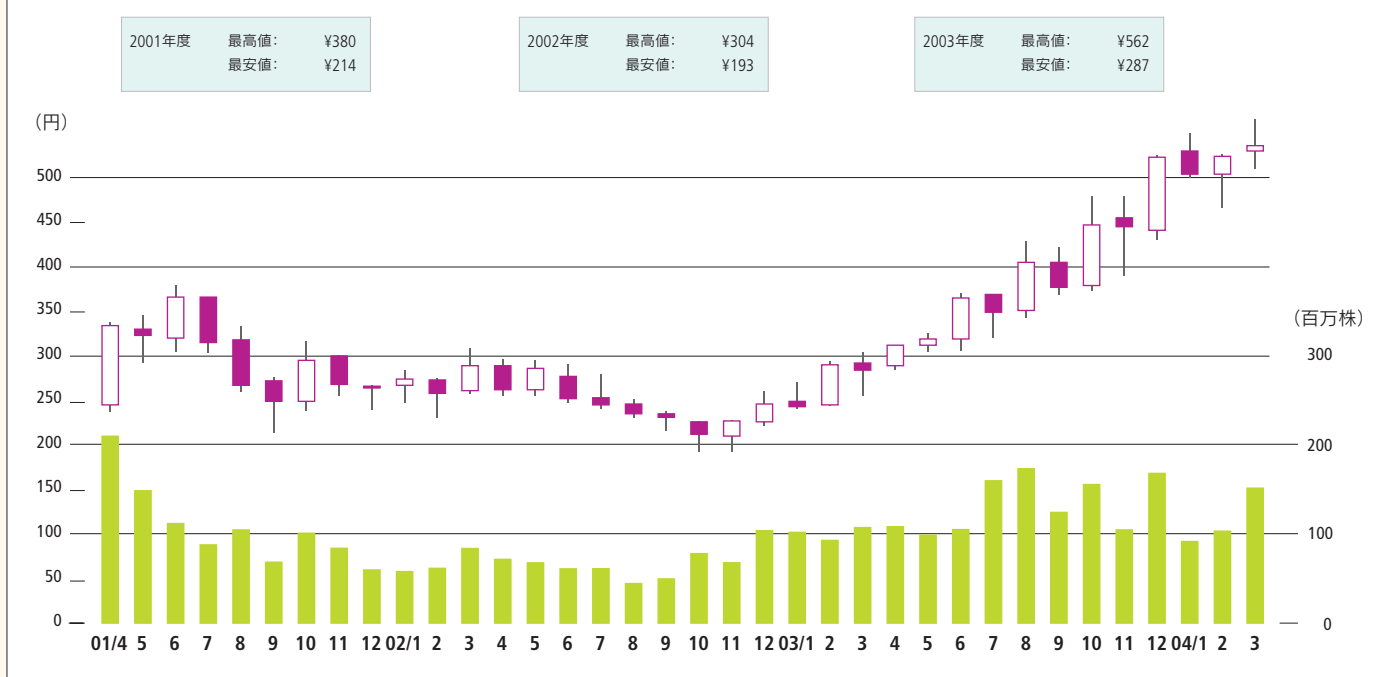
クアラルンプール: Tel: 60-3-7957-9666 Fax: 60-3-7958-5246

株主情報

資本金:	64,915,351,028円
本社:	〒105-8688 東京都港区虎ノ門2丁目1番1号
従業員数:	946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)	7,033人
授権株式総数:	3,154,000,000株
発行済株式数:	1,205,410,445株
株主数:	118,437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信託銀行株式会社 〒100-0005 東京都千代田区丸の内一丁目4番3号
書類:	アニュアルレポート(英語/日本語) ニュースリリース(英語/日本語) ウェブサイト(英語/日本語) 四半期発行社内報『Open Sea』(英語、ウェブサイト) 月刊社内報『うなばら』(日本語) 環境報告書(英語/日本語)

(2004年3月31日現在)

株価の推移(売買高)



本アニュアルレポートは、全ページ再生紙に大豆油インキで印刷しました。

株式会社 商船三井

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

