

The MOL ADVANCE

Challenge

アニュアルレポート 2008

2008年3月期

BRASIL

BRASIL MARU by the Numbers

2007年、世界最大級の鉄鉱石運搬船Brasil Maruが、日本とブラジルを往復する航海に就きました。まずは、資源輸送の常識を塗り替えた船Brasil Maruの桁違いの大きさをご覧ください。

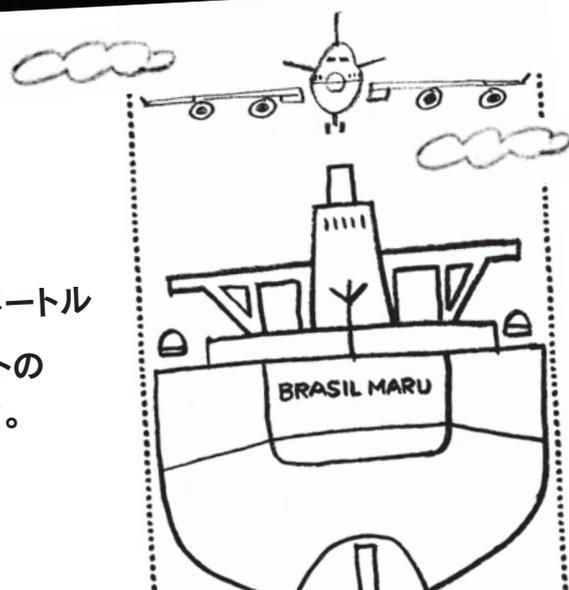


幅：

60

メートル

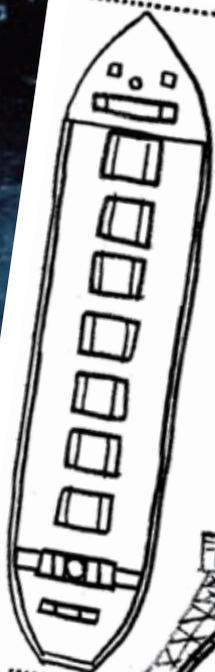
ジャンボジェットの
主翼と同じ長さ。



輸送力：

320,000 トン

30階ビル20棟分の鉄骨を作る鉄鉱石を一度に運ぶ。



長さ：

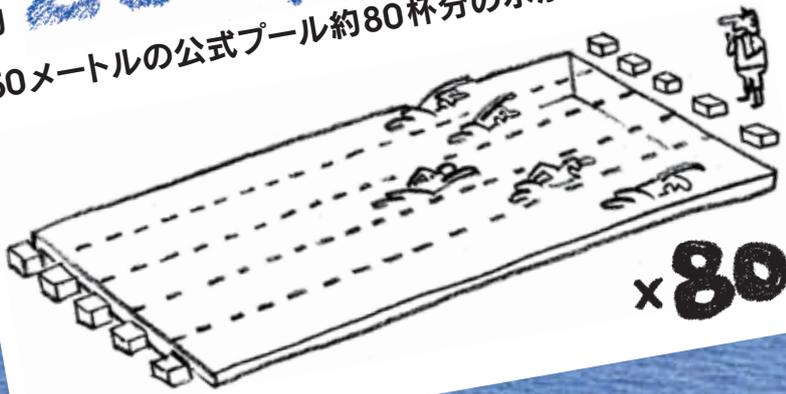
340 メートル

縦に立てると、
324メートルの
パリのエッフェル塔、
333メートルの
東京タワーよりも高い。

艙内容積：

約 **200,000** m³

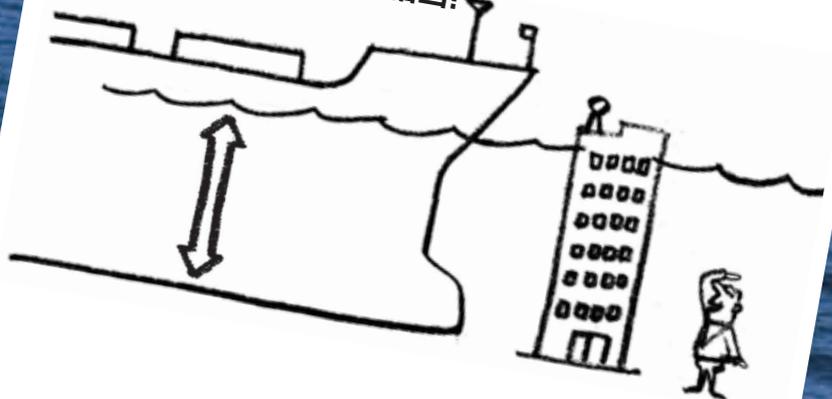
50メートルの公式プール約80杯分の水が入る。



喫水：

21.13 メートル

ビルの6～7階の高さに相当!





Brasil Maruの甲板には、
公式サッカーグラウンド(105m×68m)が

3

面できる。

BRASIL MARU

Five by 2009

2009年度までに4隻の巨大鉄鉱石運搬船(VLOC)が、Brasil Maruの姉妹船としてMOL船隊に加わります。

船は経済の動脈とも言える資源輸送を担い、世界の人々の暮らしを支えます。大型船Brasil Maruが生まれた背景と、その活躍の舞台についてお話しします。

Market Analysis

マーケットをよむ

「十分な水深を持った港の長所を最大限に生かせないだろうか」という顧客の問いかけを受けてからBrasil Maruが竣工するまでに、6年の歳月を要しました。遠隔地ブラジルから極東へ、長期安定的に鉄鉱石を運ぶ最良の方法は何か。マーケットの調査と分析、顧客ニーズとのすり合わせ、造船所との議論の中から、シャトル(振り子)輸送というアイデアが浮かび上がったのです。課題への挑戦から6年、資源輸送に新たな地平を切り拓くことができました。

需要拡大を見据え、超大型船による シャトル輸送開発に着手

2002年、二桁の経済成長を続け粗鋼生産量を急増させる中国が、高品質の鉄鉱石を求めて、世界の鉄鉱石生産量の7割以上を占める豪州・ブラジルからの輸入を増やすとの見通しをもった当社は、大型ばら積み船の積極的新造整備検討に着手。市場調査を進める中で、極東地域での需要増の相当部分は、遠隔地ブラジルからの供給で賄われることになるとの確信を強めていました。そこで、競争力のある輸送コストを可能にする大型船を求める顧客のニーズに応えるため、港湾施設能力を調査し、数々の配船パターンを比較検討するという作業に着手しました。

ブラジルから極東へ鉄鉱石を運ぶには、空船で航海する距離を短縮するために、∞(8の字)を描く配船パターンが一般的です。まず極東で荷物を揚げ切った

船を豪州へ空船で回航し、豪州から欧州へ鉄鉱石・石炭を輸送します。そこから再び空船でブラジルまで回航した後、ブラジルから極東まで鉄鉱石を輸送する、という方法です。しかし、このパターンでは豪州の港湾の水深がネックになって、船は20万トン型程度までしか大型化できません。これでは、遠隔地ブラジルからの輸送コストは、競合する豪州出しのものに比べ相当に割高となってしまう、顧客のニーズに応えられません。

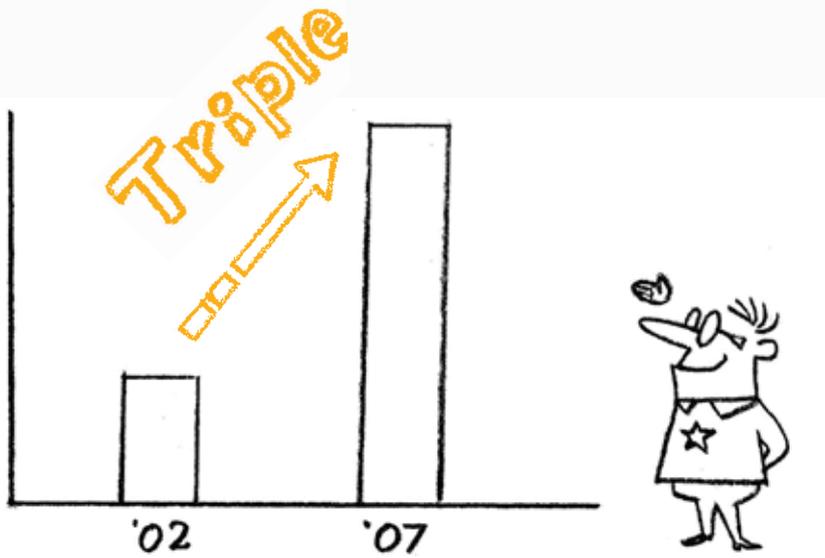
そこで、∞配船パターンを捨て、ブラジルと極東をシャトル(振り子)で結ぶ配船パターンを前提に、水深の深い港に寄港地を特定し、許容される最大の船型を、造船所に設計してもらいました。こうして、32万トン型の設計図面を手にし、顧客ニーズを満たす目処をつけることができました。



田中 利明

鉄鋼原料船部
鉄鋼原料第三グループ
グループリーダー
(株)商船三井

Brasil Maruは、大型ばら積み船の標準船型であるケーブサイズ(17万重量トン級)型の約2倍の鉄鉱石を一度に輸送でき、競争力のある輸送コストを実現しました。この中には、輸送する鉄鉱石1トン当たりの燃料消費を約20%減少させる効果も含まれ、燃料燃焼で排出されるSOx/NOxの排出量も20%減少されます。ささやかながら、地球環境保全にも長期にわたり貢献していくことを願っています。



Crude Steel in China



武井 浩二

原料第二部 原料輸送グループ
マネジャー
新日本製鐵(株)

2002年頃から、日本の鉄鋼会社は将来的に遠距離資源国であるブラジルから鉄鉱石の輸入量が増えることを予想していました。遠距離輸送が増えれば、その分、輸送コストが増えるため、当社は輸送体制を再構築する必要がありました。当時、「超大型船を受け入れ可能な水深と岸壁を生かして効率的な原料輸送を実現したい」という願いを、製鉄所を含めた輸送に携わるメンバー全員が持っており、この願いを商船三井と共有できたことが今回の画期的な効率輸送につながり、感慨深く思います。



原料輸送の効率を極限まで追求

世界的な鉄鋼需要の高まりの中、品質と価格の両面において競争力のある製品を提供し、世界中の顧客の信頼を勝ち取るためには、原料の安価かつ安定的な確保が不可欠です。鉄鉱石・石炭の価格のみならず海上輸送コストも大きく変動するようになった今日、原料調達の巧拙は製鉄会社の競争力に大きく影響します。このような理由から、我々は大型鉄鉱石運搬船を希求するのです。

大分製鉄所の揚荷用施設の岸壁水深は24mあり、標準船型である17万トン級ケーブサイズバルカーが満載で入港した場合でも平均7mの余裕があります。積地となるブラジル主要港と揚地となる大分製鉄所の施設の能力を限界まで引き出してくれる大型船であれば、競争力のある輸送コストで大量に製鉄原料を運ぶことが可能ではないかと考えたのです。

こうして生まれたBrasil Maruは、地球の真裏にあるブラジルと日本の間を年間4.2～4.3往復して、年間130～140万トンもの鉄鉱石を輸送できます。これは大分製鉄所が1年間に必要とする鉄鉱石の1割に相当する量をBrasil Maruで運ぶ勘定となります。

この世界最大級の大型船により安定的な輸送を確保するために、当社としては最長となる22年半の備船契約を商船三井と結びました。この長期備船契約により、相当量の原料輸送の手段を、競争力のあるコストで安定的に確保することができました。今後久しくBrasil Maruは新日鉄の原料輸送の基幹となる船舶であり、2008年夏の同型姉妹船の就航が待望されます。

MOL + NIPPON STEEL CORPORATION + MITSUI ENGINEERING & SHIPBUILDING CO., LTD.

Customer Relationships

ニーズをつかむ

世界の鉄鋼生産が飛躍的に急増する中で、製鉄メーカーは、原料となる大量の鉄鉱石や石炭を、競争力のあるコストで安定的に調達するという課題に直面しています。こうしたニーズに対する一つの回答が、大分製鉄所の長所を最大限に生かすように造られた超大型鉄鉱石運搬船 Brasil Maru です。

MOL + NIPPON STEEL CORPORATION + MITSUI ENGINEERING & SHIPBUILDING CO., LTD.

Partnerships 力を借りる

**「世界最大級の鉄鉱石運搬船を検討している」という要請を受けて
開発・設計に取り組みました。建造のオファーを受けてから調印するまで1年、
技術的なアドバイスを求められてからは1年半が過ぎていました。
超大型ばら積み船時代到来の一翼を担えたことは、
設計に苦心した技術者としては喜ばしい限りです。**

重い鉄鉱石を運ぶための船体強度確保 ——最適船型決定への共同作業

依頼主が積地・揚地の港湾制限などを調査・検討し、基本となる船型の主要目を決め、それをもとに初期設計に着手しました。港湾制限の範囲内でどこまで船型を大型化できるか、様々なサイズの船型を共同で検討し、最適船型を決めるまであらゆる角度から検証しました。

大型鉄鉱石運搬船(VLOC)は船型的には大型原油タンカー(VLCC)に類似しています。しかし、タンカーが原油を積載した状態で、外側と内側から船体にかかる圧力が概ね均衡するのに対し、鉄鉱石運搬船では、比重の重い鉄鉱石を大量に積載するため、貨物を積む中央ホールド部に下向きの大きな力がかかる点が異なります。従って、その強い下向きの力を相殺する十分な浮力を船側タンクで確保し、上と下に働く荷重をバランスさせています。そのため構造強度的に厳しい状況に晒されています。

本船ではこの強度要求を満たすとともに、最新の解析技術により疲労強度解析を実施し、より高い構

造信頼性を確保することができました。具体的には波浪中での船体運動シミュレーションにより船体構造が受ける外力を精度よく求め、その荷重を使用して3次元有限要素法(3DFEM)の詳細メッシュ構造による疲労強度解析を実施しました。これら一連の解析結果をもとに適切な補強を行い、更に、構造強度的に厳しい状況で様々な気象・海象の中を航海するBrasil Maruが、長期にわたり無事に勤め上げることができるようにとの想いから、溶接部に新技術である疲労強度改善処理(UIT処理: Ultra-sonic Impact Treatment)を施し、長寿命化を図りました。適用箇所の疲労寿命を2倍以上に延ばす効果を持つこの新技術は、新日鉄の積極的な技術協力によって実現したものです。

また、本船は巨大なサイズであるため、その設計に際しては、船体周りの流れをコンピューターでシミュレーションする最先端の技術を駆使して、直進性能のみならず操船性能にも優れた最適形状を求め、安全性にも十分配慮した設計となっています。

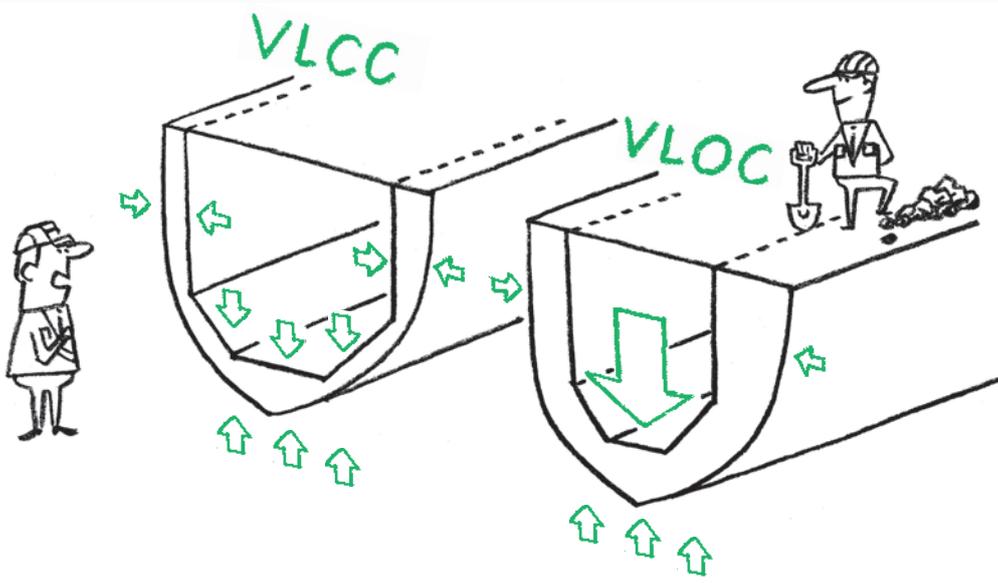


仁保 治(工学博士)

船舶・艦艇事業本部
基本設計部長
三井造船(株)

Brasil Maruは、最先端のコンピューターシミュレーションを駆使した船型開発、疲労強度改善処理による長寿命化を実現するとともに、MIPB(Mitsui Integrated Propeller Boss)などの装備による省エネの実現など様々な技術を駆使した最新鋭の船舶となっていますが、更に入港地に対応した係船力の強化、水分の多い鉄鉱石への対応としての大容量BILGE WELLなど様々な配慮もなされており、使い勝手のよい船となったと自負しています。

Brasil Maruで使われた最新技術は、三井造船が手掛ける大型船の設計・建造に活かされています。



日比野 雅彦

安全運航支援センター長
(株)商船三井

「暴風雨の中、エンジンが突然停止し、漂流し始めている!」とのSOSを受けた、と想像してみてください。当直スタッフは、情報・知識・経験を総動員して、瞬時に現場の状況を頭に描き出し、船長とともに最善の策を模索し始めます。運航船が危機的状況に置かれたとき、その最強の支援者となることが我々の使命なのです。

安全運航支援センターを設立するに当たっては、航空会社の運航支援センターを参考にしました。船舶と飛行機というハードの違いこそあれ、監視・支援する技術の基本は同じです。監視交代時は約30分二重監視体制とし、確実かつ十分な情報引き継ぎを心掛けています。地震などの大災害により安全運航支援センターの機能が麻痺した場合を想定して、関東圏に緊急時バックアップオフィスが稼動する体制も整えています。



24時間体制で運航船を見守る『管制塔』 ——安全運航支援センター

2007年2月に設置されて以来、安全運航支援センターの灯りが消えたことはありません。24時間365日、船長と航海士の資格を持った専任スタッフが常駐し、全運航船約900隻の動静をリアルタイムで見守っています。6面の大型モニターは全世界の海象と約1,000カ所の港の気象に関する予報データ及び本船の安全を阻害しうるあらゆるリスク情報を映し出しています。

危険と判断すれば直ちに対象船へ警告を発信し、その情報は、陸上の運航担当者や船舶管理会社とも共有されます。Brasil Maruが処女航海でブラジルに向かう途中には、インド洋上で発生したサイクロンをどのように避けて安全を確保するかについて、船長に情報を提供しました。

地球温暖化が原因と見られる突風の発生や異常な速さで発達する低気圧など、今日では過去の経験・知識からは予測できない異常気象が頻発しています。また、国際紛争の緊迫とテロや海賊のリスクは減少傾向にはありません。以前にも増して、洋上を航行する船は十分な情報提供と客観的支援を必要としているのです。

船舶の安全は、その最高責任者である船長の適切な判断に負うところが大きく、Brasil Maruほどの大型船の船長ともなると、平時から緊張と責任に晒され、肉体的にも精神的にも消耗を強いられます。「船長を決して孤独にするな」を合言葉に、安全運航支援センターは、陸上からの確に情報を伝え、船長が沈着・冷静な判断を下せるよう、あらゆる角度からサポートしています。

MOL + NIPPON STEEL CORPORATION + MITSUI ENGINEERING & SHIPBUILDING CO., LTD.

Operations

力を貸す
(安全運航を支援する)

安全運航の確保は、輸送サービスを提供する当社にとって最優先の課題です。異常気象・国際紛争・海賊など洋上での危険性が高まる今日、全世界の海を注意深く見守り続ける安全運航支援センターは、Brasil Maruをはじめ900隻近い当社運航船の安全な航海を支えています。

MOL + NIPPON STEEL CORPORATION + MITSUI ENGINEERING & SHIPBUILDING CO., LTD.

Promising Outlook

確かな明日へ進路をとる

船を必要とする人、造る人、動かす人の緊密な話し合いのもとに誕生した32万トンの大型鉄鉱石運搬船Brasil Maruは、22.5年間の長期契約に基づいて、地球の裏側に位置するブラジルと日本の間をほぼノンストップで往復します。資源輸送分野において時代を画した船として記憶されるでしょう。

より競争力のある輸送サービスを目指して

Brasil Maruは、大型船による輸送効率向上を追求したいという顧客のニーズに応えるべく、構想段階から造船所と膝を詰めた議論を積み重ねて造り上げました。多くの陸上スタッフからサポートを受けながら、2030年までにブラジルと日本の間を約100往復して資源の安定輸送に従事します。

Brasil Maruを皮切りに、当社が2009年までに整備する同型の大型鉄鉱石運搬船5隻については、主要な製鉄メーカーと長期備船契約を結んでいます。当社が運航するドライバルク船を契約期間の長さにより、長期契約(5年超)・中期契約(1年超~5年)・短期契約(1年以下、スポット契約を含む)に分類すると、概ね4:3:3の比率となりますが、当面の間、その比率を維持していくつもりです。これは、中長期契約に基づく安定利益と、スポット市況から得られる利益との

バランスを保つことによって、リスクに見合ったリターンを追求しながら、長期にわたりその利益を最大化するためです。

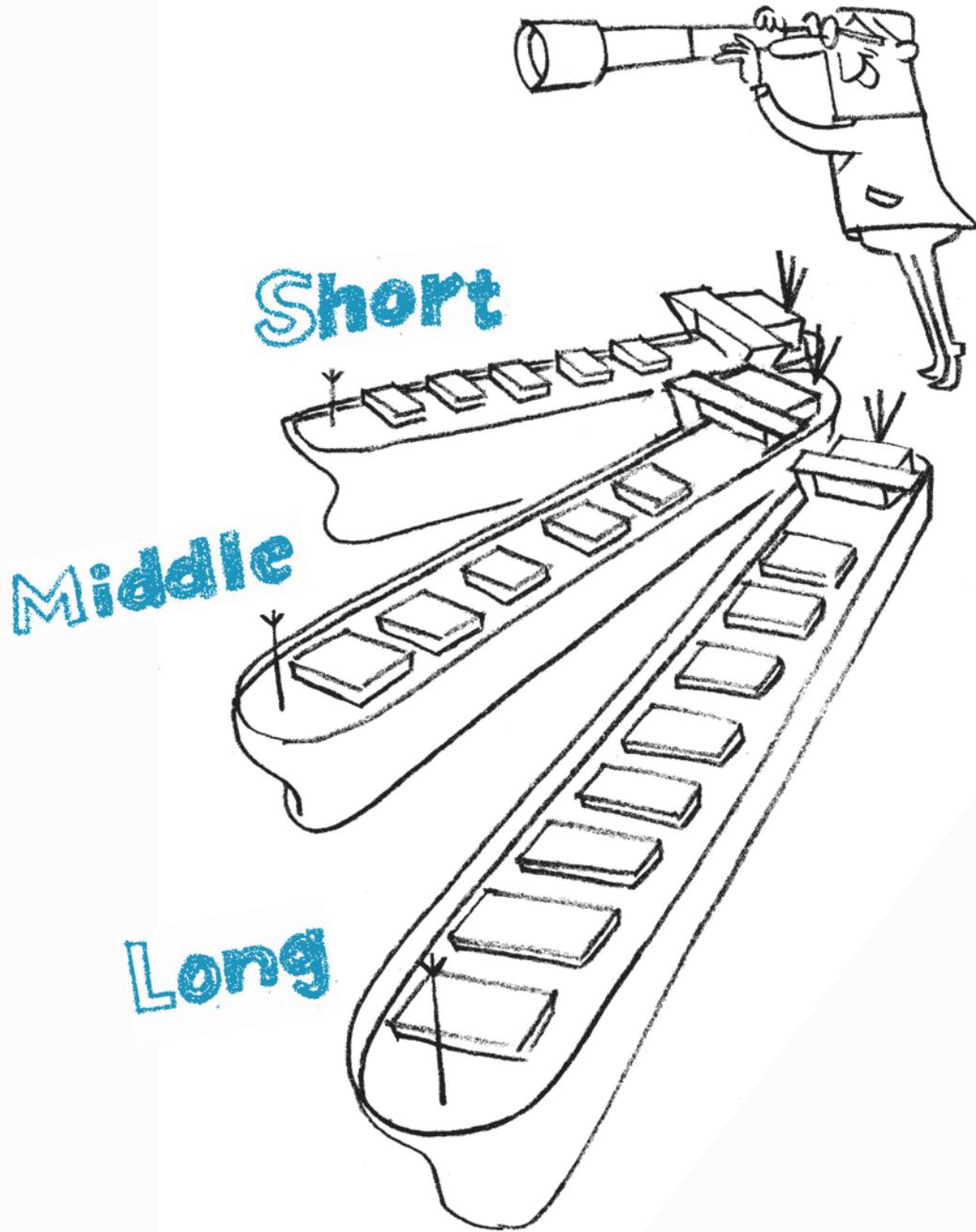
引き続き積極的な船隊整備に努め、ケープサイズ型鉄鋼原料船の運航規模を、2007年度末時点の95隻から6年後の2013年度末までに135隻へと拡大します。鉄鋼原料のほかに、電力用石炭、製紙用原料となる木材チップ、穀物・鋼材など、広範な貨物を取り扱うドライバルク船部門全体の運航規模も、2007年度末の364隻から2年後には400隻になります。

急伸する輸送需要には船隊規模の積極的拡大で応え、市況変動リスクには契約期間のポートフォリオ管理で対処し、持続的な利益成長を図ります。世界の海運会社をリードするエクセレント・カンパニーを目指す我々の挑戦は尽きることはありません。



声田 昭充
代表取締役 社長
(株)商船三井

2008年6月18日、(社)日本船舶海洋工学会主催のシップ・オブ・ザ・イヤー2007の選考結果が発表され、Brasil Maruは、最優秀賞であるシップ・オブ・ザ・イヤー2007を受賞しました。同賞は、日本で建造された船舶の中で、特に技術的・芸術的・社会的に優れた船舶に対して贈られる賞です。「鉄の生産に大きな影響を与える鉄鉱石の輸送コスト削減という大きな命題を克服したこと、特に溶接技術にUITを採用し、大型船の疲労強度の改善が高められたこと」などが評価されたものです。



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



BRASIL MARU by the Numbers

04 **Market Analysis**
マーケットをよむ

06 **Customer Relationships**
ニーズをつかむ

08 **Partnerships**
力を借りる

10 **Operations**
力を貸す
(安全運航を支援する)

12 **Promising Outlook**
確かな明日へ進路をとる

15 財務ハイライト

16 株主の皆様へ

18



社長インタビュー

MOL ADVANCE Challenge

27 船員の確保・育成

28 商船三井 at a Glance

30 マーケットデータ

32 セグメント別事業概況

42 グローバル・ネットワーク

44 取締役、監査役、執行役員

46 コーポレート・ガバナンス

48 社外監査役からのメッセージ

49 企業の社会的責任 (CSR)

52 財務セクション

53 財政状態及び経営成績の分析

58 連結財務諸表

82 商船三井グループ

84 国内・海外事業所

85 株主情報

予想及び見通しに関して

このアナニュアルレポートには、商船三井の将来についての計画や戦略、業績に関する予想及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及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 |
|---------------------|------------|------------|------------|------------|-----------|-----------|--------------|
| | 2008 | 2007 | 2006 | 2005 | 2004 | 2003 | 2008 |
| 連結損益計算書項目: | | | | | | | |
| 海運業収益及び その他の営業収益 | ¥1,945,697 | ¥1,568,435 | ¥1,366,725 | ¥1,173,332 | ¥ 997,260 | ¥ 910,288 | \$19,420,072 |
| 海運業費用及び その他の営業費用 | 1,544,109 | 1,300,038 | 1,101,459 | 917,149 | 824,902 | 787,540 | 15,411,808 |
| 販売費及び一般管理費 | 110,303 | 100,324 | 92,273 | 84,388 | 80,232 | 77,392 | 1,100,938 |
| 営業利益 | 291,285 | 168,073 | 172,993 | 171,795 | 92,126 | 45,356 | 2,907,326 |
| 持分法による投資利益 | 18,199 | 16,171 | 16,817 | 11,764 | 6,613 | 3,387 | 181,645 |
| 税金等調整前当期純利益 | 318,202 | 197,854 | 188,290 | 155,057 | 89,776 | 25,114 | 3,175,986 |
| 法人税、住民税及び事業税 | (115,183) | (63,042) | (61,200) | (52,587) | (35,346) | (10,872) | (1,149,646) |
| 法人税等調整額 | (5,694) | (7,468) | (7,570) | (1,205) | 2,152 | 1,435 | (56,832) |
| 少数株主利益 | (7,004) | (6,404) | (5,788) | (3,004) | (1,191) | (967) | (69,907) |
| 当期純利益 | 190,321 | 120,940 | 113,732 | 98,261 | 55,391 | 14,710 | 1,899,601 |
| 連結貸借対照表項目: | | | | | | | |
| 流動資産 | 506,078 | 405,474 | 340,355 | 299,835 | 299,544 | 289,645 | 5,051,183 |
| 流動負債 | 528,390 | 482,810 | 433,023 | 429,695 | 398,091 | 423,838 | 5,273,880 |
| 有形固定資産 | 1,047,825 | 847,660 | 769,902 | 665,320 | 477,621 | 569,234 | 10,458,379 |
| 総資産 | 1,900,551 | 1,639,940 | 1,470,824 | 1,232,252 | 1,000,206 | 1,046,612 | 18,969,468 |
| 1年以上の長期有利子負債 | 459,280 | 398,534 | 399,617 | 340,598 | 311,021 | 395,589 | 4,584,090 |
| 純資産/資本 | 751,652 | 620,989 | 424,461 | 298,258 | 221,535 | 164,790 | 7,502,266 |
| 利益剰余金 | 536,096 | 375,443 | 275,689 | 182,143 | 101,991 | 56,469 | 5,350,793 |
| 普通株式1株当たりの金額 | | | | | | | |
| | 単位:円 | | | | | | 単位:米ドル |
| 当期純利益 | ¥159.14 | ¥101.20 | ¥ 94.98 | ¥ 81.99 | ¥ 46.14 | ¥ 12.16 | \$1.588 |
| 純資産/資本 | 568.96 | 460.78 | 354.95 | 249.53 | 185.06 | 137.44 | 5.679 |
| 配当金 | 31.00 | 20.00 | 18.00 | 16.00 | 11.00 | 5.00 | 0.309 |

(外貨の換算)

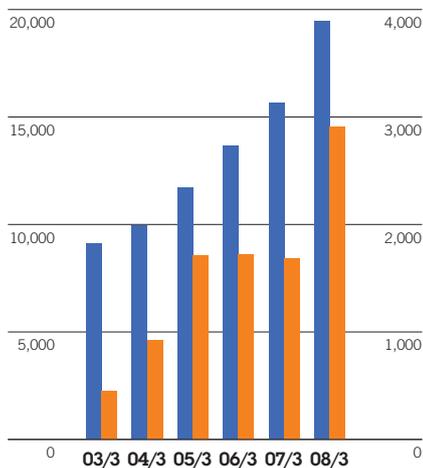
2008年の日本円金額は、読者の便宜のために米ドルへ2008年3月31日の一般的為替レート、即ち1ドルにつき100円19銭というレートを使用して換算しております。この便宜上の換算によって、日本円が、上記レートあるいはその他のレートで米ドルに換金された、換金できるはずであった、あるいは今後換金されうるということを意味するものではありません。

(貸借対照表での純資産の表示)

2007年3月31日に終了する年度から、当社は貸借対照表での純資産の表示について新会計基準(2005年12月9日に企業会計基準委員会が発行した「貸借対照表の純資産の部の表示に関する会計基準」)及び貸借対照表の純資産の部の表示に関する会計基準の適用指針(2005年12月9日に企業会計基準委員会が発行した「企業会計基準等適用指針第8号」)を採用しました。その結果、同年度以降については、従来の資本に少数株主持分、新株予約権、及び繰延ヘッジ損益を加え、純資産として開示しています。

営業収益及び営業利益

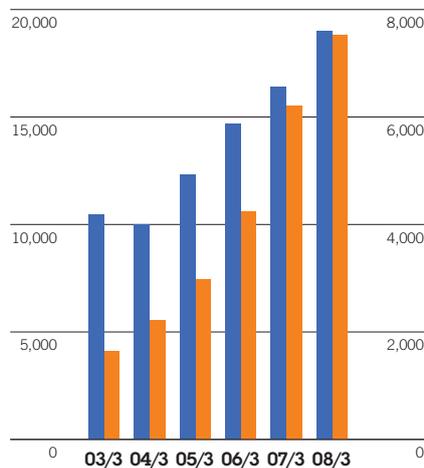
(億円)



■ 営業収益(左目盛)
■ 営業利益(右目盛)

総資産及び純資産

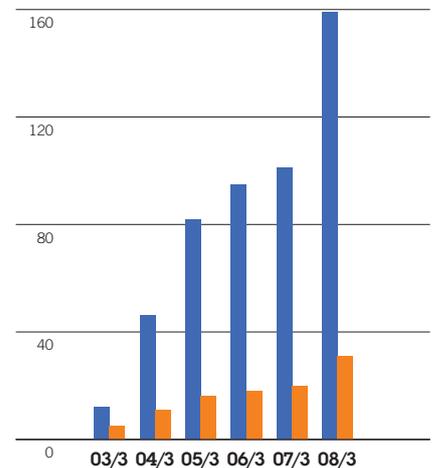
(億円)



■ 総資産(左目盛)
■ 純資産(右目盛)

1株当たり当期純利益及び配当金

(円)



■ 1株当たり当期純利益
■ 1株当たり配当金

株主の皆様へ

当社は昨年、新中期経営計画「MOL ADVANCE」をスタートさせましたが、その初年度である当期に、計画をはるかに上回る1,903億円という純利益を達成しました。グローバル経済のパラダイムシフトが海運業の成長を加速する今日、業界をリードする当社は一層の利益成長を目指し、将来その成果を株主の皆様と分かち合いたいと思います。

代表取締役 会長 鈴木 邦雄

代表取締役 社長 芦田 昭充



収益力と財務体質の向上

当期業績は、純利益が1,903億円と6期連続の過去最高益の更新となったほか、当社が重視する利益指標である経常利益でも同じく過去最高の3,022億円と大幅な増益を記録し、中期経営計画の初年度としては、願ってもないスタートを切ることができました。

船隊整備に相当額の資金を投じる当社にとって、ギアリングレシオ(有利子負債/自己資本)を1.0以下とすることは永年の願いでしたが、当期末にはついに0.88まで引き下げることができました。加えて、自己資本は6,800億円を超え、当社が目指す「業界のリーダーたるにふさわしい資本力を有するグローバル企業」へ向けて、着実な歩みを実感しています。

過去数年間にわたる好業績の主因は、当社がドライバルク船を中心に、マーケットの潮目の変化をうまく捉えることができたことにあります。つまり、海運業の構造的な変化をいち早く読み取って将来的な顧客ニーズを予測し、リスクを見極めた上で、果断に経営の舵をきったことが、今日の大きな利益をもたらしたのです。

こうした周到な経営姿勢が大きな利益へとつながり、より堅固な財務体質の構築と相俟って、成長を持続させることができるとの自信を深めています。船腹需要が世界的規模で増大する中、業界随一の事業基盤を活用して様々な領域において更に積極的な事業展開を図り、より一層大きなリターンを株主の皆様にもたらすよう努めていきます。

更なるチャレンジで、逆風を乗り越える

船に対する旺盛な需要は今後も続くと考えていますが、2007年度の第4四半期から、燃料油価格の高騰と円高という逆風が吹きつづり始めました。特に、500ドル/MTを超えるレベルで推移する燃料油価格は、当社にとっては数百億円規模の費用の上昇要因になります。加えて、船員費、潤滑油価格、修繕費などの上昇といった損益圧迫要因も顕在化してきています。

しかしながら、こうした外部環境の悪化は成長を加速する中で乗り越えるべきハードルの一つに過ぎません。困難な環境下にあっても、2007年度の利益水準を持続させる力を、当社は備えています。顧客ニーズを的確に捉え、事業ポートフォリオをうまくコントロールしながら積極的にリスクを取り、更なる成長を目指します。また、船員や修繕ヤードなどが不足する問題が成長のボトルネックとなることのないように、先駆的な取り組みを進めていきます。

グローバル経済の多極的成長は海運業に新たな時代の到来を告げています。このような時代認識のもと、商船三井グループの持てる力を最大限発揮し、ますます多様化する顧客ニーズに応え、同時に株主の皆様の負託に応えていく所存です。

2008年6月24日

代表取締役 会長

鈴木邦雄

代表取締役 社長

芦田昭克

社長インタビュー

MOL ADVANCE

Challenge

2008年3月期、MOLの純利益は前期比約60%増となり、過去最高益を再び更新しました。ドライバルク船事業が空前の好調とはいえ、燃料費の高騰や円高などMOLを取り巻く経済環境は、必ずしも順風ばかりではありません。この高収益を持続するために、MOLはどのようなチャレンジをしていくのでしょうか？ 芦田社長に聞きました。



代表取締役 社長
芦田 昭充

積極経営がもたらした2007年度の飛躍

Q:

6年連続の過去最高益更新、それも見通しを大幅に上回る約60%の純利益増加率。何が原動力となったのでしょうか？

A:

2008年3月期は、前期に引き続き海上輸送の需要増大に船腹供給が追いつかないという基本的な構造に変化はないものの、燃料油価格の大幅な上昇、サブプライムローン問題に起因する米国景気の停滞などの悪材料もありました。

にもかかわらず昨年度を大きく上回る過去最高益を記録できたのは、当社の戦略が効を奏したものと考えています。ドライバルク船市況の高騰が利益を大幅に押し上げたことは確かですが、資源輸送需要の拡大を予知し、先んじて船隊整備に取り組み、チャンスを最大限に生かした点を見逃さないうでいただきたいのです。燃料油高騰、円高、コンテナ船事業の伸び悩みの中で最高益を達成したことに意味があり、MOL STEP (2004年度～2006年度)からMOL ADVANCE (2007年度～2009年度)へとつながる当社の利益成長力の強さをあらためて実感しています。選択と集中により経営資源を海運業の成長分野に重点投入するという当社の戦略は正しかった。そのことが、当期の業績を飛躍的に向上させたのです。

商船三井グループ
中期経営計画

MOL ADVANCE

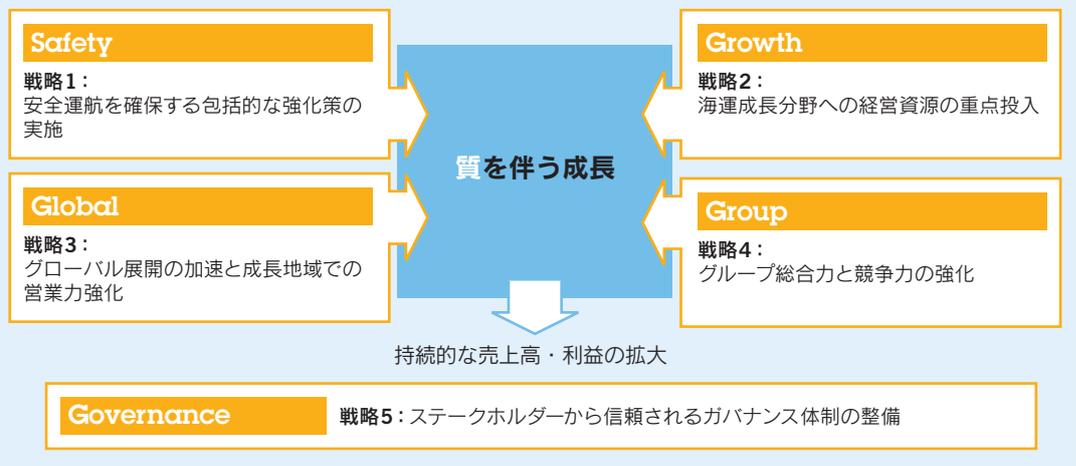
Mitsui O.S.K. Lines' Action and Direction at the Vanguard of Creating Excellence

長期ビジョン：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

メインテーマ：「質的成長」

—安全運航の確保を最優先課題とし、品質向上を図り、持続的成長を達成する。

全体戦略



Q:

経常利益3,022億円の中には、想定内、想定外の要素があると思いますが、その中身はどのようなものですか？

A:

想定内、想定外と言う前に、まず、当社には「安定利益」と「市況連動利益」という考え方があることを申し上げておきます。我々は「安定利益」という基盤の上に、「市況連動利益」を積み増し、双方を合わせて高収益を獲得することを目指しています。2006年度には「安定利益」を経常利益全体の50%まで積み上げるという目標を達成し、2007年度には「安定利益」を更に1,080億円まで伸ばしました。この「安定利益」は、その大半が中長期の輸送契約によって裏付けられた変動性の極めて小さい利益です。

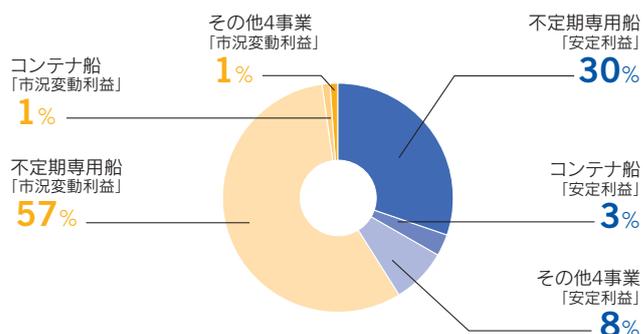
一方、「市況連動利益」は、マーケットを取り巻く様々な要素に影響されます。2007年度の期初時点では、経常利益ベースで800億円程度の「市況連動利益」を予想していましたが、結果は1,942億円となりました。但し、この予想を大きく上回った利益といえども、棚からぼた餅式に手に入れたものではなく、ドライバルク船を中心に顧客から得られる情報を分析し、スポット市況をにらみながらタイムリーに船舶を投入した結果得られたものです。このように各船舶を短期・中期の契約に戦略的に振り分けることができるのは、当社が多種多様な船から構成される世界最大の船隊を有し、マーケットの動きに即応できるからです。

安定利益と市況変動利益 (2009年3月期)

青い色の部分が安定利益
(長期契約により確定している利益
及び安定性の高い事業の利益)

2009年3月期連結経常利益見通し

| | |
|----------|---------|
| 合計 | 3,000億円 |
| うち「安定利益」 | 1,230億円 |



今後の荒波と利益の持続性

Q:

2008年度は、事業環境が向かい風と聞いています。その中であってなぜ、
 経常利益3,000億円を持続的に達成できるのでしょうか?

A:

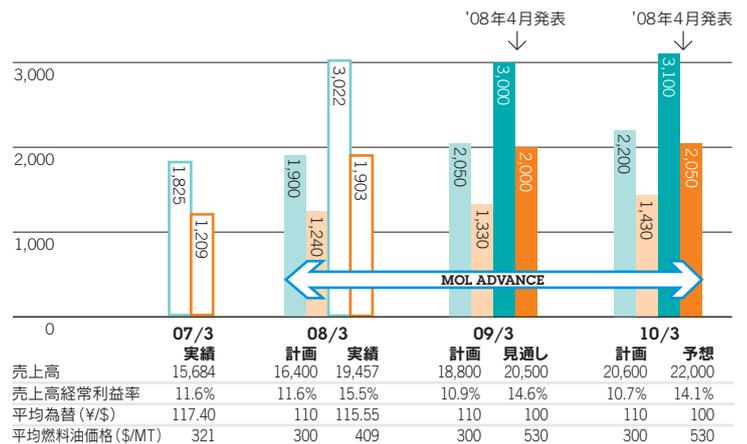
確かにアゲンストの風、それもかなり強い風で、海上気象予報に例えれば、強風波浪注意報、中小型船舶には避難勧告が出る状態といったところでしょうか。燃料油価格は2007年度の1トン当たり409ドルから2008年度の想定は530ドルと30%増、為替は2007年度の115.55円から15.55円高の100円、これだけでも合計約950億円のマイナス要因で、経常利益の3分の1がなくなってしまうほどの強風です。しかし、当社は2009年3月期の予想経常利益を前期と同水準の3,000億円と発表しています。こうした状況下でも3,000億円を持続的に稼ぎ出すと自信を持って言えるのは、①84隻の新造船(ドライバルク船24隻、油送船24隻、LNG船14隻、自動車船13隻、コンテナ船9隻)が2008年度に投入される、②ドライバルク船の中期契約更改により採算向上が見込める、③コンテナ船事業で運賃改定などによる収益性の改善が見込める、④全社的なコスト削減を更に進める、からです。困難な時こそ当社の強みを如何なく発揮して高い目標にチャレンジします。2008年度は、強い海運会社と弱い海運会社の差がはっきりと分かれる年になるでしょう。

全体利益計画

(億円)

年間Sensitivity (2009年3月期)
 連結経常利益ベース
 為替:
 ±38億円/¥1(最大)
 燃料油価格:
 ±3億円/\$1(最大)

■ 経常利益
 ■ 当期純利益



計画:2007年3月策定値

Q:

海運業は市況産業であり、高収益の持続は簡単ではないと言われていますが。

A:

当社が運航する船は、鉄鋼原料船、一般不定期船、石炭船、木材チップ船、原油タンカー、プロダクトタンカー、ケミカルタンカー、LPG船、LNG船、自動車船、コンテナ船など、多岐に及びます。それぞれの部門は、個々に異なった外部環境の影響を受けます。

過去5年の市況を見れば、ドライバルク船とタンカーの市況は、確かにそれぞれ大きく変動しています。しかし、その変動は同じタイミングで起こるものではなく、両者の間に相関性は認められません。また、コンテナ運賃の変動とドライバルク船、タンカーの市況変動にも相関性はありません。例えば2005年当時はドライバルク船市況が弱かったのに対しコンテナ運賃は高く、2007年はこれが逆転しています。すなわち、特定部門の市況変動のみから「海運」全体をイメージすることは適切とは言えないのです。ところが実際には、海運業界を外から見る方の多くがその誤りに陥ってしまっているようです。

海運全部門を総合的に示す指標が存在しないので、特定部門の運賃市況をもって一括りに海運市況と理解してしまう傾向があるようです。当社はそれぞれ事業環境を異にする多種多様な船舶を運航しながら、海運業のほとんど全ての分野をカバーしています。こうした総合海運業とも呼ぶべき業態は欧米ではほとんど見られず日本に特徴的であるため、海外の投資家は容易には理解し得ないのかもしれない。

多様な事業ポートフォリオを有する当社は、多様な船型と豊富な船腹量を武器にグループ全体で成長戦略を展開できるため、個々の市況変動による損益悪化の影響を一定限度に抑えつつ、全体の業績を安定させることができるのです。リスク総量を適切にコントロールし、成長機会を見出せるセクターに積極的に投資することで、事業を持続的に大きくすることが可能となります。

Q:

船腹需給のギャップが、一時的に海運業を成長産業に見せているという側面はありませんか？

A:

そういうご理解をされている方も多いようですね。海運業イコール成熟産業との固定観念が根強いのでしょう。しかし、そうしたご指摘に対しては、「『木を見て森を見ず』にならぬよう、グローバル化が引き起こしている海上輸送のパラダイムシフトにしっかりと眼を向けてください」と申し上げます。通常は、増益をコンスタントに持続する企業が『成長企業』と呼ばれます。当社は売上高で9期連続増収、純利益で6期連続増益であり、持続的成長のルールに確実に乗っているのです。

海運業界の「パラダイムシフト」についてもう少し説明しましょう。世界経済は「多極的な成長」を遂げ、欧州、中国、南米などに大きな経済圏が形成されつつあります。これまで世界経済を牽引してきた先進国の安定成長に新興地域の急速な経済成長が重なり、今日、海上輸送量の飛躍的増加を引き起こしているのです。資源国から中国への資源・エネルギー輸出が注目されていますが、中国のみならず資源国の経済成長はそれらの国々への食糧や消費財の輸入を促進しています。更に、一層遠い国々、より多くの国々から物資を調達する傾向が顕著です。このため、輸送量と距離を積算したトンマイルが増え続け、過去5年間で平均年率6.3%で伸びています。かつては世界経済の牽引車として米国のみ注目が集まっていましたが、今では世界全体を視野に捉えなければなりません。このような急激な市場拡大に対し、底流の変化を読みきれなかった多くの海運会社が船隊整備で遅れをとったことが、今日の需給逼迫を招いていると言っても良いでしょう。

Q:

船隊整備計画をみると、不定期専用船の運航規模は、2008年3月末の693隻から2013年3月末には950隻(37%増)。大変に意欲的ですが、その自信の源は何ですか？

A:

前問でお答えしたように、「海上輸送のパラダイムシフト」が起きており、鉄鉱石、原油、その他の輸送品目でも向こう5～10年の着実な荷動き増加が見込まれます。従って、船隊の拡大は不可欠です。いわゆる「2010年問題」(2010年に船舶の大量供給が起こり、マーケットが大幅に下落するという懸念)についても、多少の影響は出るかもしれませんが、旺盛な需要によって、供給過剰問題は比較的短期間に解消すると見ています。海運業をコアビジネスと位置付ける当社は、営業の最前線から届く荷動き情報や、長期安定的な関係から得られる顧客の動向を見極めて、船舶投資を決定します。この点では、実際に船を運航せず、対話する顧客も持たず、リサーチ会社が発表する船価や市況情報だけを見ながら船舶に投資する投機的企業とは、性格を全く異にします。

船隊整備・運航規模

(隻数)

| | 運航規模 2008年3月 時点 | 船隊整備 2008-2009年度 | 運航規模 2010年3月 (計画) | 船隊整備 2010-2012年度 | 運航規模 2013年3月 (目標) |
|--------|-----------------------|---------------------|-------------------------|---------------------|-------------------------|
| 不定期専用船 | 693 | 138 | 800 | 158 | 950 |
| コンテナ船 | 130 | 18 | 150 | 34 | 190 |
| その他 | 51 | 1 | 50 | 3 | 60 |
| 合計 | 874 | 157 | 1,000 | 195 | 1,200 |

(註) 運航規模は短期備船及びJV保有船を含む

Q:

好調著しい不定期専用船事業に対し、コンテナ船事業は、2009年3月期以降が正念場と言われるほど収益が伸び悩んでいます。にもかかわらず、2008年3月末の130隻体制を2013年3月末に190隻体制へと46%拡大する計画は、規模拡大=利益拡大という考え方に基づくものですか？

A:

2007年度のコンテナ船事業は利益を計上したものの、投入した経営資源に比べれば極めて不本意な収益水準に終わりました。これまでは成功の方程式として、「規模拡大=利益拡大」と考えていましたが、世界を見回すと、当社と同程度の中堅規模のコンテナ船事業会社でも、大きな利益を上げているところもあり、規模の拡大がそのまま利益につながるわけではないと考え始めています。当社不定期専用船事業が市況変動や顧客ニーズの変化に機敏に対応しているように、コンテナ船事業においても、環境変化にもっとダイナミックに対応できるよう経営体制を見直していく考えです。すなわち、トレードの変化に即応した航路改編、イールドマネジメントの徹底、また、グローバルに拡がるコスト要素のモニタリングと大胆なコスト改革等を迅速に推進できる体制を整備し、利益改善を図る計画です。当社は、コンテナ貨物の需要拡大に合わせて今後も船隊を増強していきますが、仮にこうした戦略の地道な実行なくして190隻体制を目指すということであるなら、無謀な企てとのご批判をいただいても仕方ありません。

更なる企業価値向上へのチャレンジ

Q:

近年「顧客満足の追求」を一層声高に語るようになりましたが、その真意は？

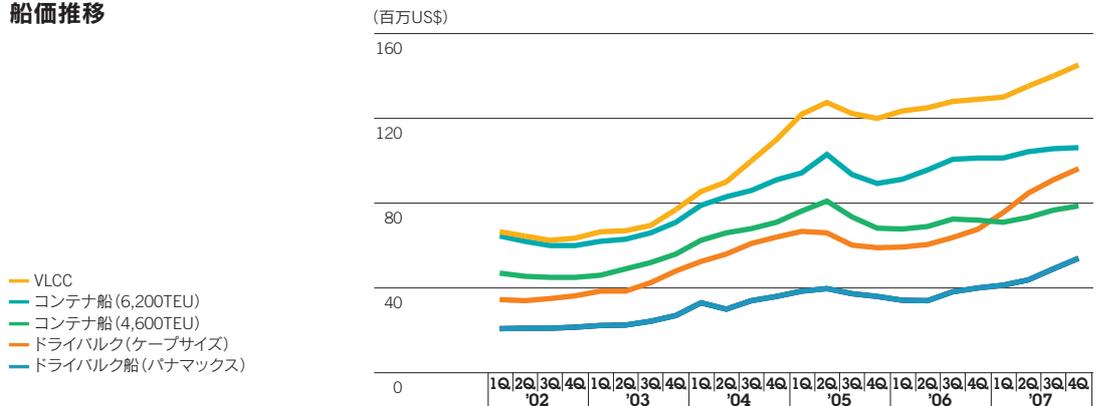
A:

世界の多極的な経済成長が海上輸送のパラダイムシフトを引き起こしているときほど申し上げましたが、当社のような規模の海運企業には、この多極的経済成長を支えていく務めもあるのです。

顧客のニーズを熟知し、最適な船を最適なタイミングで提供できる企業が、最も優れた海運会社であり、2007年度の当社は、それに近い活動ができたと自負しています。昨年12月に竣工したBrasil Maruは、船型、積載量、契約形態に至るまで、まさに顧客とともに造り上げた船と言っていいでしょう。

現在は、とにかく船が足りない状況です。今、造船所に船舶を発注しても竣工までに4~5年は要しますので、顧客との長期契約締結を待つてから発注したのでは、タイムリーに船腹を提供することはできません。そこで、当社では顧客のニーズを見越して、輸送契約を確保する前であつても船を発注するビジネス手法を積極的に採り入れています。これは単にタイミングだけの問題ではなく、港湾施

船価推移



設や運河の将来図、また急成長が見込まれる海上輸送貨物に関する情報収集を通して、数年後に誰がどんな船を必要とするかを予測するということです。例えば2009～2010年に竣工予定の7隻のVLGC(=Very Large Gas Carriers、大型LPG船)も長期契約の裏付け無しで発注したものです。将来の重要なエネルギー資源として、LPGの海上輸送需要が急速に高まることを予測しての先行投資でした。

Q:

3,000億円の経常利益を持続する一方、膨大な利益の積み上がりの結果、ROEはかなり下がるのではないのでしょうか？

A:

まず申し上げたいのは、グローバルに見ても当社のROEは決して低くないということです。2008年3月期のROEは30.9%でした。「現状の資本政策を維持したまま、今後利益を積み上げていけば、構造的にROEは下がるのではないか」というご指摘を度々お受けします。しかし、①『安定収益』と『市況変動利益』のバランスを取りながら収益力に弾みをつけ、②経常利益3,000億円を巡航速度として稼ぎ出すビジネスモデルを確立する、という戦略を推進するためには、応分のリスクテイクに耐えうる資本の厚みが不可欠です。会社を船に例えるなら、自己資本は船の浮力に等しいのです。乾舷(船舶の中央部において、水面から最上甲板までの高さ。その船の浮力の目安となる)の低い船は浮力が小さいため小さな波でも簡単に転覆してしまふことがあります。これまでに述べたような円高や燃料油上昇といったリスクを伴う海運事業において、更なる成長を遂げようとする当社としては、自己資本の絶対額として1兆円は確保したいと考えています。自己資本の十分な厚みは、将来の成長のための跳躍台なのです。

ROAも意識する指標の一つですが、2008年3月期のROAは10.8%に達しました。高い資本効率と事業採算を維持することによって、柔軟な資金調達も可能となり、企業価値の向上につながるものと理解しています。

Q:

**日本企業の多くが今年も敵対的買収防衛策を導入しました。
商船三井はどのような方針ですか？**

A:

買収防衛策を導入する予定はありません。健全な経営、成長のための投資、適切な株主還元、株主の期待に応えるROE、安定的な財務体質の確保、そして積極的なIR活動により企業価値の向上を図ります。適切な配当性向を維持しつつも、現時点ではキャッシュフローを継続的な船隊整備に充てて、更なるリターンを獲得することが、株主利益の向上につながると考えています。

今年に入って一部の欧米機関投資家が、日本企業にコーポレート・ガバナンス改革の提言をしていますが、当社では以前からガバナンスの改善に取り組んでいます。当社の取締役会は、11名から構成されていますが、外部の取締役3名はいずれの方々も独立性が高く、株主の皆様の立場で判断ができるバックグラウンドを有しています。こうした社外取締役の方々は、取締役会にほぼ100%出席しており、忌憚のない意見を頂戴しています。当社の取締役会は高度な独立性を有し、極めて有効に機能しているとの自負があります。

Q:

最後に、時価総額3兆円を目指していると聞いていますが……。

A:

現在の時価総額が1.6兆円ですから、株価を倍にする必要がありますね。時価総額は、概ね足元の利益水準と将来への期待値で決まります。利益については当社の守備範囲ですが、期待値については株式市場参加者のご判断に負うところが大きくなります。それにしても、当社株価の予想PER(2008年6月23日時点 8.8倍)がなぜこれほど低いのか理解に苦しみます。当社のキャッシュフロー生成能力が格段に向上してきていることを重ねて説明しても、短期の市況変動ばかりに目を奪われて、リスク面しかご覧にならない投資家の方が多いからでしょうか。我々は、MOL ADVANCEの3年間に、毎年3,000億円以上の経常利益を生み出せると予想しています。それが現実のものになれば、株価はもっと高く評価されて然るべきではないでしょうか?当社株が割安だと投資家の皆さんがお考えになれば、時価総額3兆円も十分射程圏内に入ってくると思います。

船員の確保・育成



“Spirit of MOL”は、2008年4月、国際海上安全賞2008を受賞しました。この賞は、海上安全に関する国際的専門誌「Safety at Sea International Magazine」がスポンサーとなり、ロイズ・レジスター・フェアプレイ社が主催して昨年創設されました。受賞の対象は4部門（機器／装置・システム・訓練・マネージメント／オペレーション）で、“Spirit of MOL”は、このうち訓練部門にて受賞しました。船員の訓練に有効かつ積極的に投資していること、船員の資質として必須の異文化理解の教育を多国籍の訓練生へ施し、シーマンシップの育成に目覚ましい効果をあげていること、が評価されたものです。



“Spirit of MOL”

——世界に類をみない試み

船舶の隻数の増加と大型化に伴い、発生する海難事故の件数と規模が世界的に増大しています。当社はMOL ADVANCEの最重要課題に掲げた安全運航を達成するために、組織体制の整備と350億円の安全対策投資に踏み切りました。しかし、刻々と変化する海上のリスクを的確に認識し、事故を未然に防止するのは現場を預かる乗組員の技量・知識・経験・判断にかかっています。そこで、良質な輸送サービスを提供するためには、まず『良質な船員づくり』が必要との考えから、船員の教育・訓練体制の更なる強化に取り組んでいます。その一環として、訓練専用の船を購入し、“Spirit of MOL”と名付けて2007年7月から各国の職員候補生の航海訓練を始めました。民間会社が訓練船を独自に保有・運航するのは世界でも初めての試みです。

質を伴った量を確保するために

——MOLの船員育成システム

当社は船隊規模の拡大に沿って、2008年3月現在の船員数約12,000名を、MOL ADVANCE最終年の2010年3月には約13,500名まで増加させる計画です。船舶の増加による船員不足が懸念される中、当社の要求水準を満たす優秀な船員をいかに多く確保するかが、将来にわたって安全運航を維持する上での鍵となります。そしてこの戦略の延長線上に、訓練船“Spirit of MOL”があります。

国際的に認可された船舶職員免状を取得するには、「船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約」に規定された最低乗船履歴と同等、もしくはそれ以上に各国が独自に定めた一定期間の乗船履歴が必要となります。日本以外の多くの国では船員教育機関が訓練船を持っていないため、商船学校の在学



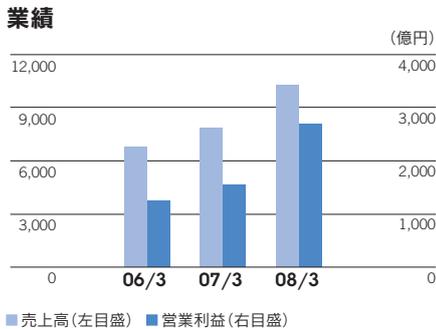
生あるいは卒業生は、船舶職員免状を取得するための乗船機会を民間船社に求めることになります。当社は従来から自社運航船に各国商船学校の卒業生を配乗し、Cadet（職員候補生）として必要な乗船実習を施し、免状取得後は当社の船舶職員として乗船させるなどのOJT（オンザジョブトレーニング＝職場実践訓練）による実務を中心とした教育・訓練を行ってきました。



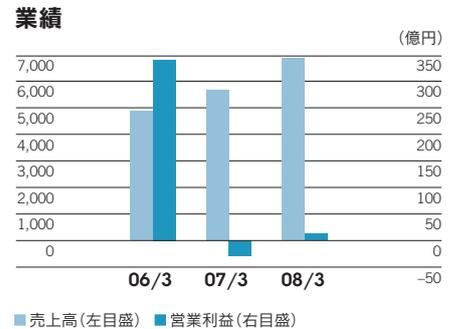
しかし昨今の船員需要の急増に応えるために、当社は訓練船“Spirit of MOL”による集中的なオフザジョブトレーニングを船員育成の軸に加えしました。同船には当社の船員トレーニングセンターから派遣された約10名の専任講師が乗船し、きめ細かな訓練カリキュラムに沿って4～6カ月間の集中的な安全教育と基礎訓練を施しています。そこでは、海技知識だけでなく、船員としての態度・生活習慣をもCadetに習得させています。最大約180名に及ぶ様々な国籍の若者が、一つの船の中で多くの体験を共有することにより、異文化を理解し、当社船員としての誇りや連帯感を抱き、帰属意識を芽生えさせていきます。更にCadet達は、免状取得に必要な残りの期間を、オンザジョブトレーニングとして当社運航船に乗船し、生の現場知識と船種毎に異なる運航実務の習得を行います。このような訓練船“Spirit of MOL”と自社運航船を併用する育成プランにより、確かな基礎の上に、応用力を磨き、即戦力を身に付けたMOL船員が誕生することになります。

一方、陸上では、当社は世界7カ国（日本・フィリピン・インド・モンテネグロ・クロアチア・インドネシア・ロシア）で船員トレーニングセンターを運営、また主要船員供給国の海事系大学と提携して船員幹部候補生プログラムや奨学金制度を提供し、優秀な人材の育成に努めています。

不定期専用船事業 (ドライバルク船、油送船、LNG船、自動車船)



コンテナ船事業

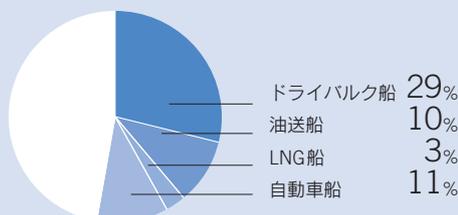


事業概要

ドライバルク船、油送船、LNG船、自動車船の各部門は、いずれも世界屈指の船隊と事業規模を誇ります。364隻からなる世界最大の船隊を擁すドライバルク船部門の中で、139隻(ケープサイズ97隻、パナマックス42隻)を数える鉄鋼原料船隊は、製鉄原料となる鉄鉱石と原料炭の輸送を担います。また、電力炭専用船35隻、あるいは製紙原料を輸送する木材チップ船46隻、重量物船9隻など、輸送する貨物に適した船型をもつ専用船も運航しています。この他にも、穀物・工業用原材料などあらゆる積み貨物を汎用的に輸送する

135隻の一般不定期船が、年率4~5%のペースで増大するドライバルク貨物輸送の一端を担います。油送船部門は、166隻(原油タンカー41隻、プロダクトタンカー43隻、LPG・メタノール船27隻、ケミカル船55隻)の船隊で、多種多様な液体貨物輸送に従事しています。LNG船部門は、60隻に及ぶ様々な輸送プロジェクトに関与し、シェアNo.1の地位を堅持しています。自動車船部門は、103隻の完成車輸送専用船により最高品質のサービスを提供する世界有数のオペレーターとして、顧客から高い信頼を得ています。

セグメント別売上高構成比

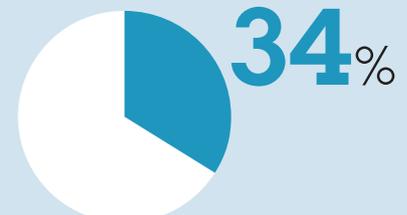


53%

事業概要

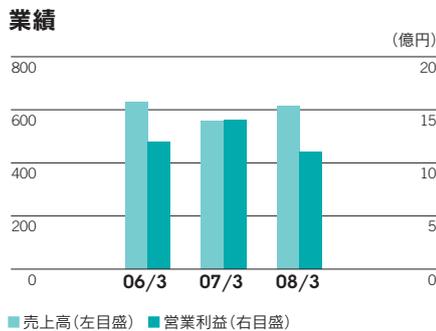
大小様々な130隻のコンテナ船を全世界に配し、アジア/北米、アジア/欧州を結ぶ東西基幹航路はもとより、南北航路、アジア域内航路など、世界の各地域を縦横に結ぶバランスの良い航路網を展開してグローバルな輸送ニーズに応じています。日本・米国・タイにおいて展開するコンテナ・ターミナル事業も、このセグメントに含まれています。

セグメント別売上高構成比



2008年3月期実績。売上高、営業利益の金額は75ページをご参照ください。

ロジスティクス事業



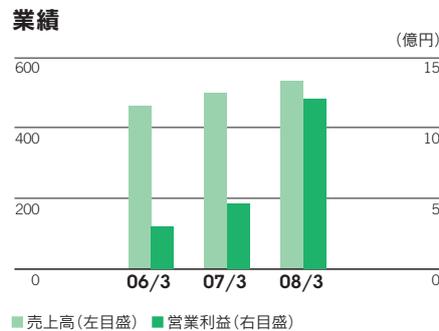
事業概要

他の事業部門とのシナジー効果の最大化を目指すロジスティクス事業は、真に顧客が求めるサービスの提供に努める「マーケット・イン」スタイルを貫き、MOLの統一ブランドのもとで着実な成長を続けています。(株)近鉄エクスプレスとの戦略的な資本・業務提携によって、海運及び航空貨物のワンストップサービスを提供する機能強化を図る傍ら、消費財の買い付け物流に関するオーシャン・コンソリデーション・ビジネス(OCB事業)にも積極的に取り組んでいます。

セグメント別売上高構成比



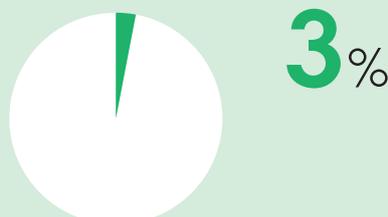
フェリー・内航事業



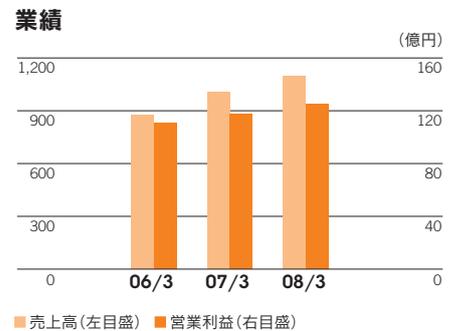
事業概要

フェリー・内航事業では、大規模な国内輸送ネットワークを展開し、多様で高品質な輸送サービスを提供しています。日本政府が提唱する地球環境保全のための「モーダルシフト」の具体策の一つにフェリー利用の促進があり、国内最大のフェリー・オペレーターである当社グループは、積極的な営業展開を図って潜在的輸送需要の掘り起こしに努めています。石炭、鉄鋼、塩などのばら積み貨物を輸送する内航事業も、このセグメントに含まれます。

セグメント別売上高構成比



関連事業



事業概要

関連事業の中心は、ダイビル(株)を中核とするオフィスビル・マンション賃貸業、及び国内有数の規模を有する曳船事業です。そのほかの事業としては、マリコンコンサルティング、マリンエンジニアリング、商社、人材派遣業などがあり、ほとんどが海運業に関連した分野でビジネスを展開しています。「につぼん丸」を擁する客船事業も、このセグメントに含まれます。

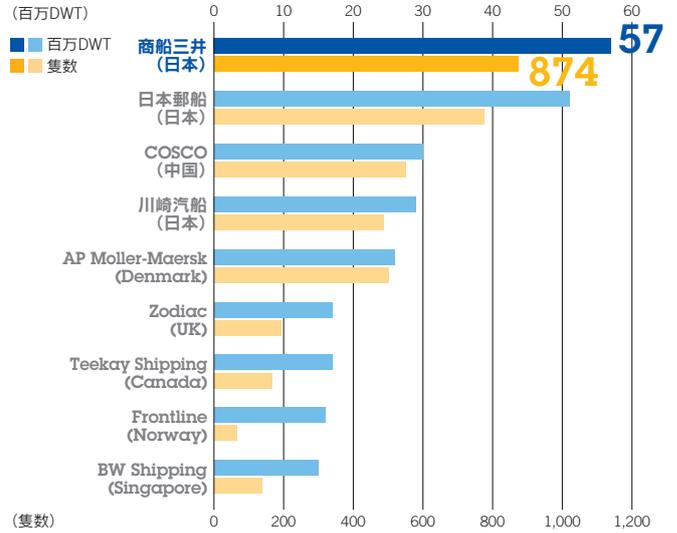
セグメント別売上高構成比



マーケットデータ

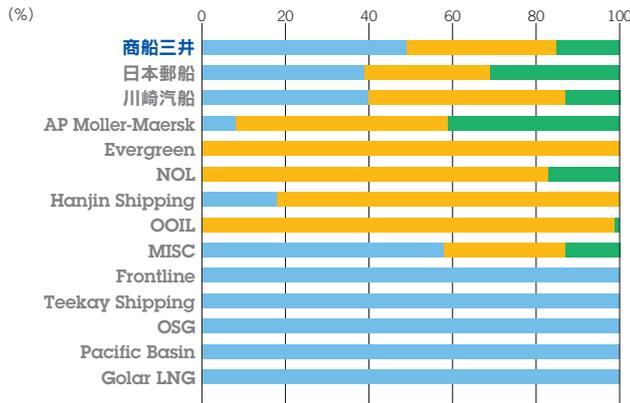
商船三井は大規模かつバランスの取れた船隊を有し、世界市場の中で、様々な船種においてトップクラスの船腹量とプレゼンスを保持しています。

世界の主要海運会社の船隊規模(全船種)



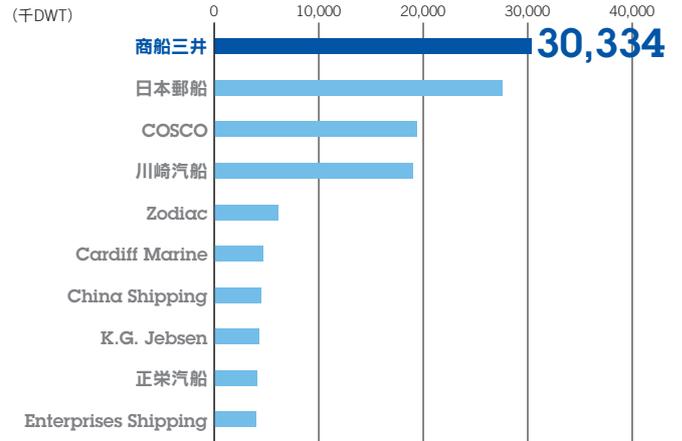
出所: 各社公表データ, Clarkson Bulk Carrier Register 2008他 ('08年4月時点)

世界主要海運会社の売上高構成比較



■ 不定期専用船 ■ コンテナ船 ■ その他
出所: 各社決算発表(2007年1~12月)をもとに商船三井作成。(コンテナ船にはターミナル・代理店事業を含む。)

(ドライバルク船)



出所: 各社公表データ, Clarkson Bulk Carrier Register 2008 ('08年4月時点)

商船三井の2007年度運航船舶

注記:
1. 隻数・載貨重量は、短期傭船・JV保有船を含む2008年3月31日現在の数値です。()内は2007年3月31日の数値です。
2. 上記の5つの船種別グラフの数値は、外部ソースによるデータである等の理由により、右記商船三井の運航船舶の数値とは一致しません。

ドライバルク船

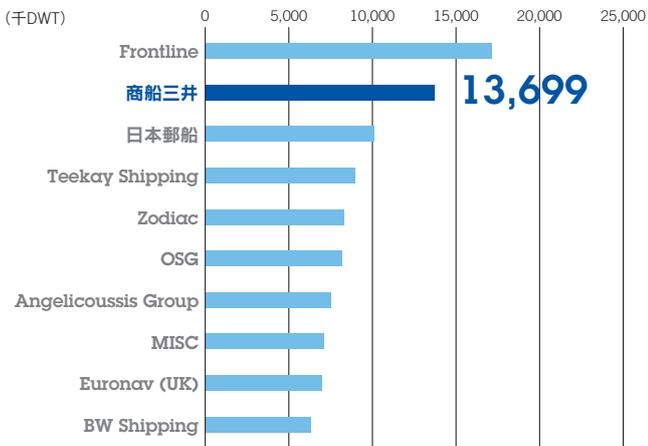


油送船



| | ばら積み船 | 木材チップ船 | 重量物船 | 原油タンカー | ケミカル/プロダクトタンカー |
|------------|-----------------|---------------|-----------|-----------------|----------------|
| 隻数 | 309 (289) | 46 (38) | 9 (9) | 41 (40) | 115 (115) |
| 載貨重量トン千DWT | 27,997 (26,239) | 2,199 (1,780) | 138 (138) | 10,981 (10,796) | 4,054 (3,988) |

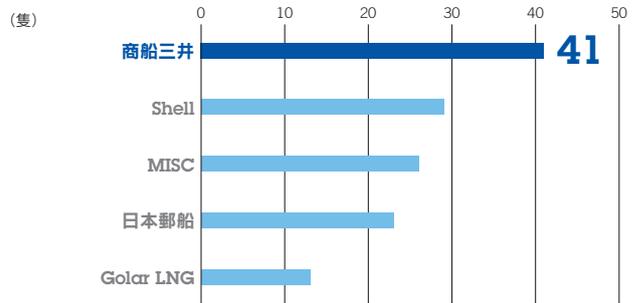
(油送船)



出所: Clarkson Tanker Register 2008
('08年1月時点)

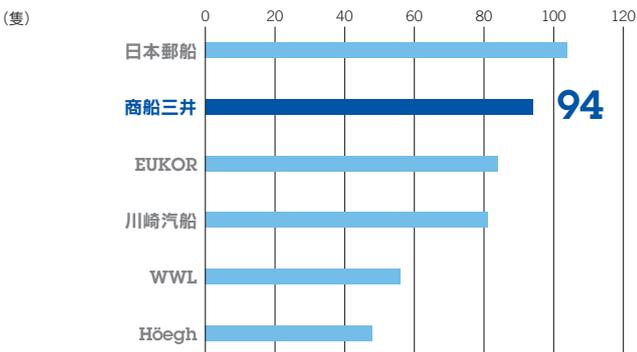
(LNG船)

船舶管理を行っているか、持分の50%以上を支配している隻数



出所: 商船三井作成
('08年4月時点)

(自動車船)



出所: 商船三井作成
('08年4月時点)

(コンテナ船)



出所: MDS Transmodal "Containership Databank" April 2008
('08年4月時点)

LNG船

自動車船

コンテナ船

その他 (フェリー、その他)

LPGタンカー



10 (7)



60 (58)



103 (94)



130 (109)



51 (44)

合計

874 (803)

439 (287)

4,193 (4,129)

1,574 (1,425)

5,503 (4,376)

187 (170)

57,265 (53,329)

セグメント別事業概況

不定期専用船事業 ドライバルク船部門

小出 三郎
副社長執行役員



歴史的な成果

2007年度、当社のドライバルク船部門は歴史的な成果を達成しました。ドライバルク船、油送船、LNG船、自動車船の4部門で構成される不定期専用船事業の経常利益は、2006年度の1,635億円から1,000億円を超える増加となり、2,775億円となりましたが、この増益をもたらしたのは世界最大級を誇る当社ドライバルク船隊でした。2002年当時、当社は将来の資源輸送需要の高まりを予見し、それに歩調を合わせるべく他社に先駆けてドライバルク船の大規模な船隊整備に尽力してきました。2007年度はそうした取り組みが大きく花開いた年となりました。

当社が運航する約360隻のドライバルク船は、船の大きさや積荷の種類によって、ケープサイズ・バルカー、パナマックス・バルカー、ハンディマックス・バルカー、スモールハンディサイズ・バルカー、木材チップ専用船、重量物運搬船、近海用小型バルカーなどに分類されます。中でも、鉄鋼原料輸送の拡大を反映してケープサイズなどの大型バルカーが当期の業績拡大を牽引しました。

鉄鋼原料輸送

今世紀に入って、中国をはじめとする新興国の急激な鉄鋼需要拡大を背景に、鉄鋼原料（鉄鉱石及び原料炭）の海上輸送量は、年々、急速な増加を見せています。特に、中国では、国内産鉄鉱石の鉄含有率が低く高品質鋼の生産に適さないため、同国の粗鋼生産拡大のスピード以上に鉄含有率60%以上の高品位鉄鉱石の輸入を急速に拡大しています。この結果、2004年、約2億トンであった中国の鉄鉱石輸入は、2007年にはほぼ倍の3.8億トンにまで増大しました。その間、オーストラリアが中国の最大の鉄鉱石輸入

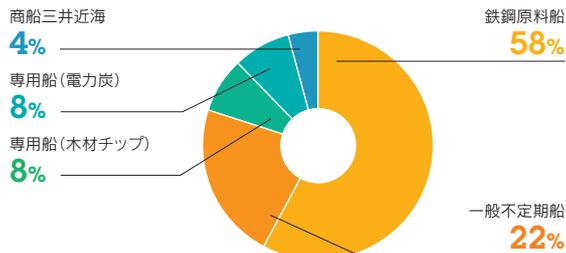


ケープサイズバルカー
[London Courage]

先であることには変わりありませんでしたが、2007年には中国向け輸出を毎年約2,000万トンずつ増加させてきたブラジルが、インドに代わって第2位の輸入先に浮上してきました。ブラジル—中国は、オーストラリア—中国に比べて輸送距離は3倍であり、輸送量拡大に伴って輸送トンマイルが一層速いペースで大きく拡大することになったのです。

こうした輸送需要の拡大に加え、豪州東岸の主要港での滞船が船腹需給を更にタイトなものとした結果、ドライバルク船の市況を更に押し上げることになりました。ドライバルク船最大船型であり鉄鋼原料を主な貨物とするケープサイズ・バルカーの市況は、2006年度の1日当たり平均53,000ドルから2007年度には125,000ドルにまで上昇しています。一方、当社は2007年度にケープサイズ・バルカー10隻、パナマックス・バルカー2隻、計12隻の新造船を投入し、ケープサイズ・バルカー約100隻とパナマックス・バルカー約30隻からなる約130隻規模の、世界最大の鉄鋼原料船船隊を擁するにいたっています。当社は、日本、中国、韓国の製鉄会社やオーストラリア、ブラジルの資源メジャーなどを主たる取引先として、これらの船隊をおよそ4:3:3の比率で長期契約、中期契約、短期スポット契約に投入しています。この契約期間のバランスを取ることで、スポット市場では高市況の恩恵を享受するとともに、中長期契約の更改でも有利なレートへの切り替えを通じて安定利益の積み上げを実現することができました。

連結売上高構成比 (2008年3月期)





安岡 正文
専務執行役員

その他のドライバルク輸送

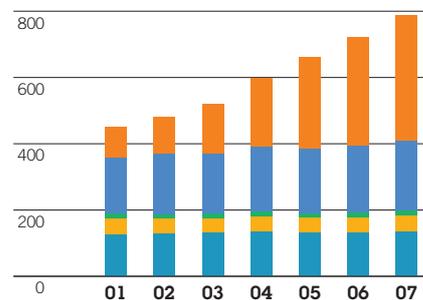
鉄鋼原料以外のドライバルク輸送としては、パナマックス・バルカー、ハンディマックス・バルカー、スモールハンディサイズ・バルカーの船隊によって、燃料炭、穀物、鋼材、セメント、肥料、ボーキサイトなど様々な貨物を輸送しています。パナマックス・バルカーの約4割は、国内電力会社との長期契約により発電用の燃料炭を輸送していますが、その他の船隊は、主としてスポット運航を行っています。鉄鋼原料以外のドライバルク貨物も、世界の多極的な経済発展とともに海上荷動きが順調に拡大しており、パナマックス・バルカー以下の各船型とも2007年度には高市況を記録し、当社はその追い風をフルに享受することができました。

また、木材チップ船は国内製紙メーカー向けのチップ、パルプ輸送に投入されていますが、契約が満了した船腹を利用して欧州向けの大豆かす輸送も行っています。大豆かすはBSE問題で使用禁止となった肉骨粉に替わる家畜用飼料として需要が急拡大しており、当期はこの輸送も当社収益に貢献しました。

仕向け地別鉄鉱石海上荷動き推移

(百万トン)

■ 中国
■ その他
■ 台湾
■ 韓国
■ 日本
出所: Clarkson



木材チップ船
[Pro Grace]



石炭船
[Kaien]

今後の展開と課題について

鉄鋼原料輸送

当社の鉄鋼原料船事業の強みは、隻数と船型の多様性の両面において世界最大を誇る大型バルカー船隊を有していることです。高品質かつコスト競争力に優れ、船齢の若い船隊ポートフォリオによって、当社ではお客様の多様な輸送ニーズにきめ細かく対応できる体制を構築しています。当社は今後、2014年前半までに53隻の大型バルカーを新造投入し、鉄鋼原料船船隊を160隻にまで拡大する計画です。

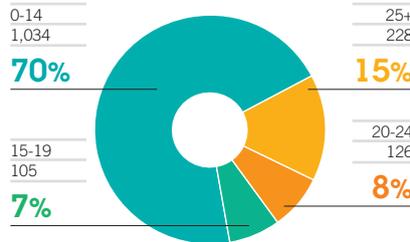
最近、海運業界周辺より、2010年にケーブサイズ・バルカーが大量に竣工し、マーケットが大幅に下落するのではないかとの懸念を耳にすることがあります。しかしながら、エンジン部品や船舶用厚板の供給面、更には一部発注者の資金調達力も考慮する

世界のドライバルク船 船齢構成 (2008年3月時点)

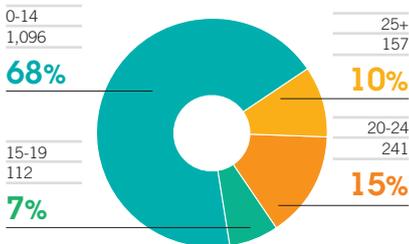
ケープサイズ (100,000dwt ~ 772隻)



パナマックス (60 ~ 99,000dwt 1,493隻)



ハンディマックス (40 ~ 59,000dwt 1,606隻)



スモールハンディサイズ (10 ~ 39,000dwt 2,846隻)



Source: Clarkson



石炭船 [Mizunagi Maru]

と、発注残のうちかなりの割合がキャンセル、または竣工延期になるものと思われます。更に、多くの資源メジャーが船齢25歳以上の船の入港拒否を表明するなど、環境への配慮から高船齢船を排除する動きが国際的に広まっており、現在、世界のケープサイズ・バルカー770隻のおよそ20%を占める船齢20年以上の船舶も、数年のうちには、マーケットから退場を余儀なくされることとなります。このように、当社では2010年に向けてマーケットは緩やかな調整局面を迎えるものの、2003年のパラダイムシフト以前の市況に戻ることは想定しにくく、新

興国の旺盛な鉄鋼原料輸入需要に支えられ、市場は当分の間底堅く推移すると考えています。

その他のドライバルク

輸送

一般不定期船についても、当社は今後の資源・原料輸送需要の拡大を見込み、船隊規模を順次拡大していく計画です。私達は、米欧経済に影響を与え続けるサブプライムローン問題が、BRICsやNEXT 11など新興国の経済成長に及ぼす影響はごく限定的と考えています。そして新興国が自国経済の基盤形成に向けた歩みを止めない限り、そのための資源や原材料を輸送するドライバルク船への需要は着実に増え続けます。

他方、原油価格の高騰は発電燃料としての石炭需要に拍車をかけています。とりわけ、2007年に中国が国内のエネルギー需要の高まりを受けて石炭の輸出を減らしたことで、日本をはじめとする近隣諸国は燃料炭をより遠隔地に求めざるを得なくなり、結果として輸送トンマイルを引き上げる要因となっています。

私達は今後も、ドライバルク船の分野において先駆者であり続けたいと考えています。私達には成功の方程式があります。それは、常に市場動向を分析・予測し、他社に先んじて行動し情報を得ること、そして顧客ニーズを踏まえて船隊ポートフォリオを最適な状態とするための的確な投資判断を下すことです。私達は今後も高品質の船隊を整備、維持することによって市場変化に適切な対応を図っていきます。

鉄鋼原料船隊整備計画

竣工時期：2008年4月～2014年前半

| 鉄鋼原料船 | 型 (1,000 dwt) | 隻 | 用途・特長 |
|--------------|---------------|----|--|
| | | | |
| Capesize | 300 | 4 | 鉄鋼専用船。長期契約向け中心。長距離間の効率輸送に最適。 |
| | 250 | 2 | |
| | 230 | 7 | |
| | 200 | 1 | |
| | 170 | 27 | |
| | 110 | 10 | |
| | 80 | 2 | |
| Over-Panamax | 80 | 2 | 大型ケープサイズ。主に長期契約向け。ケープサイズ標準船型。汎用性高くスポット運航のニーズも多い。通称“ミニ・ケープ”。日本の一部の揚子江湾にも対応。長期契約主体。オーバーパナマックス標準船型。 |
| 計 | | 53 | |

不定期専用船事業 油送船部門

渡辺 律夫
常務執行役員



プロダクト船とケミカル船が引き続き好調

2007年度は当社油送船事業にとって、必ずしも順調な年ではありませんでした。プロダクト船とケミカル船は堅調だったものの、原油船の市況は前期に比べて軟化しました。また、安全運航対策実施に伴う船舶管理費用の増加もあり、部門全体で減益を余儀なくされました。

原油船の需給は主に船舶のダブルハル(二重船殻)化の進展に大きく左右されますが、2007年11月に韓国で他社運航のシングルハル(一重船殻)船が油濁事故を起こしたことで、顧客のシングルハル離れが進んでいます。こうしたこともあって、2008年の原油船スポット市況は比較的強含みで推移すると考えられます。当社は、残存するシングルハル原油船を2008年中に全て売船する予定であり、43隻の原油船船隊について、国際決議よりも2年前倒して全船ダブルハル化を完了することになります。

プロダクト船の対象貨物であるナフサなどの石油製品の荷動きについては、近年、中東産油国で石油精製所の建設が進んでおり、中東から北米向けの長距離輸送が拡大しています。また石油化学製品についても国際分業の進展に伴い海上輸送量が増大しています。当社はこうしたトレードの変化をいち早く予見し、過去数年間にわたりプロダクト船とケミカル船の船隊整備に注力してきました。その結果、現在当社は43隻のプロダクト船と55隻のケミカル船を運航し、主にスポットもしくは1年以下の短期契約に投入しています。

今後の展開と課題について

IEAは2008年の石油消費需要の伸びを2%と予測しています。当社の経験に照らせば、原油の海上輸送需要の伸び率は常に消費需要の伸び率を上回り、石油製品・石油化学製品の輸送需要の伸び率は更にそれ以上となります。

石油から作られる製品は現代の生活空間の隅々にまで入り込んでいます。こうした底堅い需要の伸びに対応するため、2013年までに油送船船隊を現在の166隻から250隻まで拡大する計画です。



VLCC
「Grand Sea」

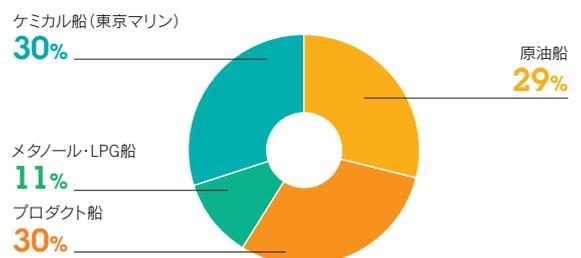
今後の船隊整備で取得する新造船には、船価がまだ低かった時期に発注した船も含まれているため、当社油送船船隊は規模拡大とともにコスト競争力も一層向上していきます。この船隊を駆使して、事業環境の変化や顧客ニーズに柔軟に対応し、「タンカーならMOL」という顧客の支持を確固たるものとする。そうすることで次のビジネスの芽をいち早くつかむことができると考えています。

今後、新たな成長分野と目されるのがLPG船です。LPGはエネルギー資源としても、石油化学製品の原料としても今後の需要増大が見込まれています。これに対し、当社は大型LPG船(VLGC: Very Large Gas Carrier)7隻をすでに発注しており、2009年から2010年にかけて順次竣工する予定です。当社は、この果敢な投資が実を結ぶ日も近いと思っています。

船隊の拡大ももちろん重要ですが、それ以上に当社が力を注ぐのが安全運航です。安全運航は油送船ビジネスの絶対的基盤で

す。業界で最高水準と言われる「MOL安全標準仕様(MOL Safety Standard)」に加え、油送船については更に厳格な安全基準を設定しています。こうした取り組みによって、オイルメジャーなど世界の顧客からの安全に関する高度な要求に対応していきます。

連結売上高構成比 (2008年3月期)



不定期専用船事業 LNG船部門

青木 陽一
専務執行役員



安定的な利益は継続、しかしLNGプロジェクトの稼働に遅れ

当社は1983年にLNG船の運航を開始して以来、着実に事業を拡大し、現在では世界最大のLNG輸送船事業を展開しています。当事業は、長期契約に大きく依拠しているため、確度の高い収益を見込むことができ、MOLグループの安定成長戦略の中核を担っています。

2007年度は2隻の新造船を加えましたが、今後も着々と船隊整備を進め、船隊規模を現在の60隻から、MOL ADVANCE期間中に

80隻まで拡大させ、2009年度末には世界中で350隻に達すると予測されるLNG船の約4分の1のシェアを維持していく計画です。

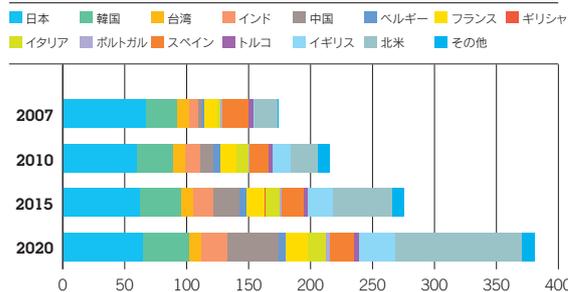
最近、新規LNGプロジェクトの投資決定に遅れが見られ、当初2009年から2011年に立ち上がる計画であったプロジェクトが、2012年あるいは2013年へ遅れるなどの動きが出ています。遅延の背景は、原材料や建設コストの上昇をはじめ、環境問題への対応、LNG産出国の政情不安などです。しかしながら長期的に見れば需要が鈍化する兆しは見られず、環境負荷における天然ガスの優位性を考慮すれば、更に需要が高まると予測しています。



LNG船
[Energy Progress]

LNG需要見通し

(百万トン/年)



出所:日本エネルギー経済研究所、他

今後の展開と課題について

近年の新規契約入札では、価格だけではなく、輸送サービスの品質、とりわけ船舶管理の能力がますます重要視されています。当社は現在、日本をはじめ英国、オマーン、インドネシア、アルジェリア、米国に船舶管理の拠点を展開し、定期的に最新情報を共有する場を設けて、品質向上に努めています。特別な技術が要求されるLNG船の船員確保は、質の高い輸送サービスを提供する上で欠かせませんので、フィリピン、インドネシア、インド、オランダの当社研修施設で船員教育に力を注いでいます。

LNG業界では技術革新も進んでいます。中でも、環境への配慮から、洋上での「船上再ガス化」または「浮体式LNG受け入れ基地(FSRU)」が注目されます。これらの装置は、コスト競争力が高く、天然ガスターミナルを沿岸に建設する必要がないことから、近隣に人口密度の高い都市を控える地域(米国や英国など数カ国)で導入されています。2007年3月、当社とHöegh LNG社(ノルウェー)は、船上再ガス化装置付LNG船2隻の長期傭船契約をSuez LNG Trading S.A.と締結し、2009年11月頃より米国マサチューセッツ州のボストン沖合の施設にLNGを輸送開始する予定です。更なる技術革新としては、積港における船上液化プロジェクト開発が進められており、当社もこれらの革新的な開発に貢献できるように尽力します。

LNG市場は、刻々と変化しています。LNGに対する多様な需要に対し、当社は高品質かつ高付加価値のサービスを提供することによって、輸送量の拡大・LNGエネルギーの利用を促進し、LNG船市場のトップランナーとしてのポジションを堅持していきます。

不定期専用船事業 自動車船部門

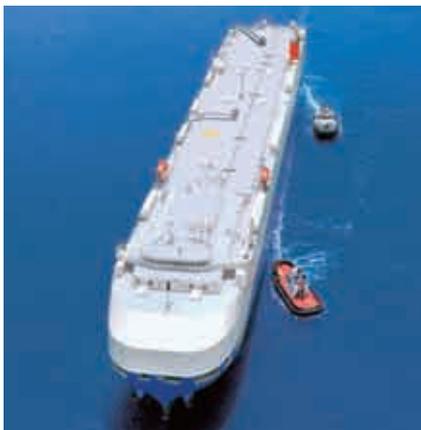
穴戸 敏孝
常務執行役員



完成車輸送需要の拡大により需給が逼迫

2007年に世界で海上輸送された完成車は1,350万台、前期比12.5%増の数値となり、過去最高を更新しました。2000年に始まった自動車海上輸送のパラダイムシフトが本格化しています。燃費効率の良い日本車が人気を博して輸出台数を伸ばす一方で、様々な国から完成車が輸出されるようになりましました。同時に中東諸国やアフリカ、南米やロシアなどでは輸入が増えています。当社は、世界有数の自動車船オペレーターとして、拡大する世界の完成車海上物流に貢献しています。

船腹需給の逼迫が大きな問題です。自動車船は完成車輸送に特化した船型ですので、建造工期も長く、急激な需要の変化に即応するのは容易ではありません。当社は、応急処置としてLAND BRIDGE輸送や本来完成車輸送に適さない船型の船を活用するなどして、顧客からの要望に対処しましたが、かなりのコスト負担を強いられました。今後



自動車船
[Sanderling Ace]

も種々のコストの上昇が想定されますが、自動車メーカーをはじめとする顧客の皆様には、応分のご負担をお願いする必要性があります。

船腹不足を補い、競争力を増強するため、2008年度に13隻、2009年度に11隻の新造船を投入する予定です。同時に、老齢船を船隊から外し、安全運航を更に確かなものにします。昨今、大量の自動車専用船が続々と市場に投入されるのではと懸念する声も聞かれますが、船舶用鋼材の高騰や、造船所の生産能力から判断して、それは杞憂に終わると考えています。

今後の展開と課題について

世界の至るところに広がる完成車輸出に対応して、MOL ADVANCEの期間中に、現行約100隻の船隊規模を120隻まで増強する計画です。かつてほとんどの船は、日本を起点に運航していましたが、現在は、100隻にのほる当社船隊の中に、日本に全く寄港しない船が18隻あります。航路も複雑多岐になり、バルチック海に耐氷型自動車船を2隻投入したのは、その一例です。

出貨地別自動車海上荷動き推移 (千台)

■ その他
■ 韓国出し
■ 日本出し
出所: 商船三井推計

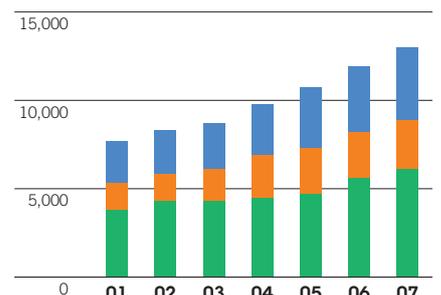
船隊の拡大と平行して、当社は顧客数を増やす努力を続けてきています。現在では、輸出を行う国内外ほとんどの自動車メーカーと取引関係があり、幅広い顧客と広域でビジネスを展開することにより、リスク分散を図っています。

ますます高度化・複雑化する顧客ニーズに対応できる体制を時間をかけて作り上げる必要があります。現在は、海外の主軸となる地域に20人の専門スタッフが常駐し、最前線に立つて情報収集や船舶の運航管理を行っています。歴史ある米国、欧州、東南アジアの現地法人に加えて、新たにインドや中国、南米にも拠点を設立しました。また、ロシア発のビジネス拡大を狙って、バルチック海でのサービスも開始しており、当社は今や、完成車が船積みされるあらゆる場所で事業を展開していると言っても良いでしょう。

当社は、常に最善の策を探求し、高品質な完成車輸送サービスを拡大・強化していきます。



自動車船
[Wisteria Ace]



コンテナ船事業

薬師寺 正和
副社長執行役員



コストが上昇する中、荷動きは拡大

ほぼ想定通りの積取を達成したにもかかわらず、空前の燃料油価格上昇に直面し、損益改善の足取りが重くなりました。期初に330ドル/MTと見込んでいた燃料油価格は、通期平均409ドル/MTとなり、燃料費は計画より160億円上回りました。しかしながら、コスト削減及び欧州航路を中心とする運賃値上げに努めた結果、経常利益では、計画の100億円には届かなかったものの、70億円を計上することができました。

2007年度、世界のコンテナ船市場の成長率は11%でしたが、当社は積極的な船隊整備と新航路開設によって、取扱高を13%増の320万TEUまで拡大しました。

最大の市場である北米航路では荷動きが1.4%の微増に留まり、運賃は昨年と同レベルで推移しました。北米航路では春先に行う年一度の年間運賃交渉が一般的であり、燃料油調整金による補填効果も限定的であったため、夏以降の燃料油価格高騰、加えて内陸輸送コストの上昇を吸収することができず損益面では目標の未達成に終わりました。

一方、欧州航路の需要は順調に拡大し、荷動きも前期比20%増を記録、燃料油価格の上昇分は運賃上昇で相殺できました。欧州航路の運賃値上げ交渉は四半期毎に実施されるため、燃料油価格上昇による影響については、北米航路よりも効果的に燃料油調整金で打ち消すことができました。南米航路も好調に推移し、荷動きは増加しましたが、一方で、欧州-南アフリカ、アジア域内航路は、当社予想に反して微増に留まりました。

積極的な船隊整備と市場開拓

当社は、2007年度も引き続き船隊拡充に努め、8,100TEU型4隻、6,500TEU型3隻、4,800TEU型4隻、と合計11隻を新規投入しました。船舶大型化によるスケールメリットが期待されます。

新規市場開拓にも積極的に取り組みました。2007年11月には東地中海航路、2008年4月には中東向けの3航路、2007年6月にはスエズ運河経由の北米航路などのサービスを開始しました。

既存航路の統廃合は、2007年度にはあまり実施しませんでした。2008年度以降は積極的に行う予定です。また、当社の新造船は他社に比べコスト競争力を持っており、今後の業績に優位に働くものと考えています。

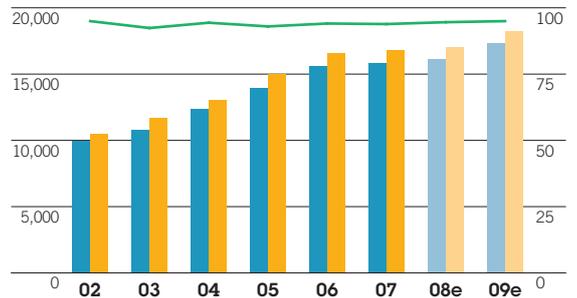


コンテナ船
[MOL Pride]

アジア/北米航路需給予測 [東航]

(左目盛:千TEU, 右目盛:%)

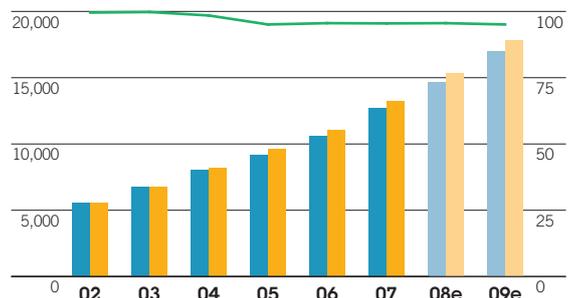
■ 需要
■ 供給
— 消費率(右目盛)
出所:商船三井推計



アジア/欧州航路需給予測 [西航]

(左目盛:千TEU, 右目盛:%)

■ 需要
■ 供給
— 消費率(右目盛)
出所:商船三井推計



ターミナル事業については、米国フロリダ州のジャクソンビル港で建設中の自営ターミナルが2009年から稼動するほか、オランダのロッテルダム港においても、当社を含むコンソーシアムがターミナル借受者選ばれ、2013年に運営開始を計画しています。

今後の展開と課題について

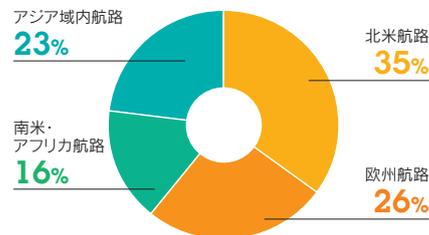
コンテナ船市場では、今後も年率10%の荷動き量の拡大が予想され、当社は事業損益の大幅改善を目標に掲げています。それを実現するには、激しい競争を繰りひろげながらも、成長力に満ちたこの市場において比較競争優位に立ち、燃料油価格急騰などの諸問題に対処して損益を改善していかなければなりません。

業界の標準を上回る利益成長を確保するためには、急速な需要の伸びに合わせ機敏に船舶の供給を合わせるなど、状況変化に応じて常に最適な需給バランスを実現することが重要です。更に、感度良く情報を収集し、自らの予測と見通しに基づいて、好機と見ればリスクを恐れずに迅速に行動する体制の構築が求められます。当社は、保有する船腹を各地域の需要に最も適した形で再分配し、より拡大の見込める航路へ

経営資源を効率的に投入していきます。最適な寄港地の組み合わせを求め、貨物費の削減にも取り組んでいきます。

上昇し続ける燃料油価格に対しては、引き続き燃料油調整金の交渉に最大限の努力を行って燃料費上昇を吸収し、減速航海を実施して燃料消費を削減していきます。これら施策を実行に移して収益力向上を図り、当社はトップレベルのコンテナ船オペレーターを目指します。

商船三井コンテナ船 航路別キャパシティ (2008年3月期)



コンテナ船
[MOL Creation]

ロジスティクス事業

薬師寺 正和
副社長執行役員

着実な利益成長を持続

ロジスティクス事業は、顧客が必要とするサービスをあらゆる面から支援する上で重要な働きをする事業と捉えており、当社事

業の中核をなす海運業との間にシナジーを生みます。当事業は2004年度以来、順調に利益成長を続け、2007年度には22億円の経常利益を達成しました。

拡張に力を入れている分野としてOCB事業（一般にはバイヤーズ・コンソリデーションと言われる事業で、当社ではオーシャン・コンソリデーション・ビジネスと称しています）があります。顧客からの様々な情報を手際よく集約できるため、コンテナ事業の荷動きトレンドをいち早く察知することにも一役買っています。また、OCB契約では、顧客との契約が許す範囲で、船社を選定できるため、当社船を有効に活用できます。OCB事業

の取扱量は2006年度5万TEUに対し2007年度は約7万TEUに増加しました。

欧州の大手家具・インテリア用品量販店IKEAグループとは、2006年度の華北発貨物について交わした契約に続き、2007年7月から開始した上海発貨物を獲得しました。結果、同社の取扱量は昨年比で倍増し、2007年度の当社OCB取扱量を大きく伸ばす力となりました。

新規に契約を結んだ顧客の一例としては、米国の靴小売大手であるShoe Carnival社が挙げられます。同社は、当社を中国及び香港におけるコンソリデーターに選定しました。当社のコンテナ船サービスの内容、

戦略的事業パートナーである(株)近鉄エクスプレスによる通関サービス、などに加え、MOL Consolidation Service Limited (香港)がアジア地域で提供している事業実績が高く評価されました。同社が管理・運営する貨物情報システム“STARLINK”を通じて、当社は包括的な貨物情報を提供し、Shoe Carnival社の物流効率化の一端を担っています。

“STARLINK”は、SKU (Stock Keeping Unit)単位で、商品の受注から納品に至る全ての物流プロセスにおいて、貨物情報をリアルタイムで顧客に提供する移送在庫管理システムです。顧客の倉庫管理システムとSTARLINKをインターフェースさせれば、顧客がインターネット上で貨物情報を把握することもできます。

昨年に引き続き、中国では、支店数を増やし、ネットワークの拡充に努めています。



商船三井ロジスティクス・グループの欧州倉庫



今後の展開と課題について

当社OCB事業の顧客数は現在約30社ですが、取扱量を早期に10万TEUまで伸ばすことを目標としています。近年、コンテナ輸送が急速に伸びるインド・ベトナムには相当なビジネスチャンスがあると見ており、同地における当社OCB事業拡大を進めます。

それぞれの顧客のニーズを見極め、最小限の資産を有効に活用しながら、個々の顧客に合った最適なソリューションを提供するのが当社ロジスティクス事業の戦略です。既存の設備やハードウェアからの制約に囚われることなく、より創造的な提案が可能になり、結果として顧客の求めに十二分に応えることができたと自負しています。

今後も、こうした戦略を踏襲しつつ、競争力のある価格で高品質なサービスを提供することに注力していきます。

フェリー・内航事業

山本 竹彦
常務執行役員



利益体質がより強固に

政府が推進するモーダルシフトを追い風に、フェリーを利用した国内貨物輸送に対する需要は過去数年間着実に増加しており、平日の消席率については各航路ともほぼ100%となるなど、2007年度もフェリー貨物事業は底堅く推移しました。当社グループは、2007年に東京圏／北海道航路で、深夜発のカジュアルフェリーサービスを就航

させ、主要顧客の大きな支持を得ました。また、グループ傘下のフェリー会社の統合を推進し、オペレーションの効率化も図りました。本来ならより大きな利益改善が図られる見込みでしたが、燃料代の高騰が重しとなり、当事業の経常利益は5億円にとどまりました。パンカーサーチャージの導入により、燃料価格の上昇をある程度まで補填することができましたが、効果が出るま

でタイムラグがあり、上昇し続ける燃料価格にサーチャージの効果が追いつけませんでした。

商船三井内航(株)は、石炭、重油、鋼材などの国内バルク輸送に関する旺盛な需要増加をフルに享受し、2007年度は大幅な増益となりました。同社については、当社外航サービスとのシナジーも生かし、業容拡大を図っています。

博多と上海をわずか28時間で結ぶ上海スーパーエクスプレスは、次第に顧客の支持を拡げており、2007年度は事業開始後初の黒字を計上しました。このサービスは、航空機とコンテナ船の中間的なサービスを狙うコンセプト「海の料金で空の速さを実現」(Sea price & Air transit = SPAT)で運営され、現在は週2便の往復ですが、今後の増便も検討しています。

今後の展開と課題について

フェリーは、貨物スペースの方はすでに満船状態ですが、旅客スペースについては、夏休みなどのピークシーズンを除けば客室利用率は必ずしも高率とは言えず、運航コスト増を伴わずに収入増を図れるチャンスがまだ十分に残されていると考えています。

旅客収入増に向けては、船内サービスを一層充実させるとともに、きめ細かな運賃設定によってお客様の利便性向上を図るなど、需要を掘り起こす努力を継続しています。2007年度には2隻の新造船を瀬戸内海航

路に就航させましたが、同船ではインテリアデザイナーの手による明るい船内やレストランのグレードアップなどに力を入れています。また、バリアフリー仕様を採用し、ペットと一緒に旅行できる船室も設定しました。これらサービスの改善により、旅客数の大幅増につなげていきます。

日本人の高齢化に伴い、今後、フェリーで船旅を楽しもうとする年齢層も増えていくと予想され、この事業の安定的な成長と大きな将来性が期待されています。



フェリー
「さんふらわあ ごーど」の就航セレモニー

関連事業

山本 竹彦
常務執行役員

競争力あるオフィスビル事業

不動産事業においては、東京・大阪にオフィスビル18棟を所有するダイビル(株)が引き続き好調でした。同社の2007年度の売上高は320億円で、経常利益は90億円となりました。これは関連事業セグメントの経常利益の7割に相当します。ダイビルは、為替や燃料油価格の変動に左右されない安定利益を生み出し、当社の連結業績の押し上げに貢献しています。

当期の取り組みとしては、グループ内で分散していたビル管理事業をダイビル傘下に集約しました。これにより当社は、事業の効率性向上と顧客サービス改善を図ることが可能となりました。

港湾関連事業では、当社は国内主要港で曳船事業を展開しているほか、海外においても香港と中国本土の曳船会社に出資しています。アジア諸国における高い曳船需要に対し、引き続き積極的に事業展開を図っていきます。

当期はまた、燃料油価格の急騰を背景に、船舶の燃費向上に効果を発揮するPBCF(50ページ参照)の販売が例年以上に好調でした。これにより船用部品及び関連商品を扱う商社である商船三井テクノトレード(株)の利益が大幅に拡大しました。

今後の展開と課題について

大都市圏のオフィスビルの好調は当面続くものと考えられます。当社は、ダイビルが保有する不動産がいずれも好立地にあることの利点を最大限に生かすため、物件の一部についての建て替えを進め、同社の市場における優位性を強固なものにします。

日本人の高齢化により、近年、日本のクルーズ人口の増加が顕著です。こうした追い風を受け、当社は「につぼん丸」の大改装を決定しました。2010年春に完工する新生「につぼん丸」は、お客様の満足度を向上させるため、客室、レストラン、ラウンジを増設するほか、スパも新設し、一層快適な客船として生まれ変わります。お客様から大きな支持を得ている「につぼん丸」を更に魅力ある船にすることで、客船マーケットにおけるブランド力を一層強化し、B to Cビジネスも手がける当社グループの認知度アップを図ります。



改造「につぼん丸」の完成予想図

グローバル・ネットワーク



- Local Offices
- Main Calling Ports



取締役、監査役、執行役員

(2008年6月24日現在)

取締役



鈴木 邦雄
代表取締役 取締役会長



芦田 昭充
代表取締役



小出 三郎
代表取締役



原田 英博
代表取締役



葉師寺 正和
代表取締役



米谷 憲一
取締役

監査役

常勤監査役
楠 宗久

常勤監査役
溝下 和正

監査役
堀田 健介
(株式会社堀田総合事務所 代表取締役会長)

監査役
飯島 澄雄
(弁護士、東京虎ノ門法律事務所)

執行役員

社長執行役員
芦田 昭充

副社長執行役員
小出 三郎
(全般社長補佐(主に営業全般))

副社長執行役員
原田 英博
(全般社長補佐(主に管理部門))

副社長執行役員
葉師寺 正和
(全般社長補佐(主に定航部)、ロジスティクス事業部)

専務執行役員
米谷 憲一
(総務部、財務部、経理部、IR室)

専務執行役員
青木 陽一
(技術部、LNG船部、人事部)

専務執行役員
安岡 正文
(鉄鋼原料船部)

専務執行役員
武藤 光一
(秘書室、経営企画部、内部監査室、広報室、情報システム室)

常務執行役員
穴戸 敏孝
(自動車船部)

常務執行役員
田中 宏
(専用船部)

常務執行役員
山本 竹彦
(グループ事業部、関西地区担当)

常務執行役員
佐藤 和弘
(LNG船部)



青木 陽一
取締役



武藤 光一
取締役



小島 邦夫
取締役
(日本証券金融株式会社顧問)



石倉 洋子
取締役
(一橋大学大学院国際企業戦略研究科教授)



小村 武
取締役
(東京海上日動火災保険株式会社顧問)

常務執行役員
喜多澤 昇
(MOL (America) Inc., President / CEO)

常務執行役員
平塚 惣一
(人事部、海上安全部、エム・オー・エル・シップマ
ネージメント株式会社、商船三井タンカー管理株式
会社、エム・オー・エルエヌジー輸送株式会社、安全
運航担当)

常務執行役員
渡辺 律夫
(油送船部)

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

執行役員
青砥 修吾
(財務部・経理部担当補佐)

執行役員
横田 健二
(技術部)

執行役員
本橋 邦明
(営業調査室、グローバルマーケティング担当)

執行役員
倉内 隆
(自動車船部担当補佐)

執行役員
山口 誠
(不定期船部、ドライバルク船スーパーバイジング室)

執行役員
永田 健一
(鉄鋼原料船部長 委嘱)

執行役員
池田 潤一郎
(定航部)

執行役員
中井 和則
(油送船部長 委嘱)

執行役員
田邊 昌宏
(MOL (Europe) B.V. Managing Director)

執行役員
高橋 静夫
(経営企画部長 委嘱)

執行役員
根本 正昭
(海上安全部・商船三井タンカー管理株式会社・エム・
オー・エルエヌジー輸送株式会社担当補佐)

コーポレート・ガバナンス

商船三井の考え方、経営改革、及びその効果

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

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

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

| 最近の取り組み | |
|---------------------|---|
| 2006年6月 | 金融商品取引法施行を受け、経営企画部内に「内部統制推進室」を設置。2007年度は、同法に基づく財務報告の適正性確保のための内部統制システムの整備・構築を推進。 |
| 2007年度における取締役会等開催回数 | 取締役会、経営会議、同下部機構各委員会の開催回数を、右ページの「当社のコーポレート・ガバナンス体制」図の中に示しました。 |

当社のコーポレート・ガバナンス体制は、右ページに示した図の通りです。

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

1. 船舶建造計画などの大型投資案件は、初期の基本方針策定の段階から取締役会に諮り、社外取締役を含む11名の取締役により、広く大きな視野で様々な角度からの徹底した検討・議論を経て、その是非が決議されます。こうして承認された「基本方針」の範

囲内での業務執行を、社長以下の執行役員に権限委譲することによって、個々の案件については意思決定の迅速化がもたらされています。当社が時機と船種を的確に捉えた船隊整備を行い得た大きな理由の一つが、ここにあります。

2. 当社の取締役会のもう一つの大きな長は、「戦略・ビジョン討議」です。これは、経営戦略や長期ビジョン、あるいは経営全般に関わるテーマを毎回一つ取り上げ、社外取締役・社外監査役を交えて自由な意見交換を行うもので、取締役会を大いに活発かつ有意義なものとし、株主の立場に立った経営にも役立っています。
3. 当社の取締役会が当社と利害関係の無い完全に独立した3名の社外取締役を含む11名から構成されるのと同様に、会社法上の監督機能を担う監査役も、4名中2名が当社と利害関係の無い完全に独立した社外監査役となっています。企業内における監査システムの重要性がますます問われる中、監査役が経営・執行からの独立性を確保していることは言うまでもありません。当社の監査役は、コーポレート・ガバナンスの実効を挙げるために、内部監査室との協力や会計監査人との連携強化を図っています。また、広くグループ全体のガバナンス、コンプライアンスの強化にも取り組んでいます。

このようにコーポレート・ガバナンスが有効に機能していることが評価され、当社は、企業年金連合会が2004年3月に創設した、コーポレート・ガバナンスに優れた日本の43社*で構成する「コーポレート・ガバナンスファンド」に組み入れられました。

*2007年8月時点で72社

アカウンタビリティ(説明責任)

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

当社のIR活動の特徴は経営トップが率先してその任に当たっていることで、2007年度においても、「将来戦略は社長自らが直接語りかけるべきもの」との信念のもと、四半期毎の決算説明会の全て、及び国内外での投資家とのミーティングに積極的に出席しました。また当社は、国内外を問わず公平開示に留意しており、四半期毎の決算発表に当たっては、東京証券取引所のTD-Netに和文の決算短信を開示すると同時に、その英訳版、及び和・英両方の決算説明資料をホームページに掲載し、また同日中に、登録されている海外投資家にこれらの資料をメールで発信しています。

このような活動が評価され、当社は2005年度、日本インベスター・リレーションズ協議会(JIRA)の「IR優良企業大賞」(「優良

企業賞」3回目の受賞企業に授与)を受賞しました。また、機関投資家が選ぶ「日経アニュアルレポートアワード」において、当社アニュアルレポートはその積極的な開示姿勢が評価され、最優秀賞を1回、優秀賞を3回受賞しています。

説明責任の履行は、経営・財務情報のみには止まりません。2006年度に起きた重大海難事故に当たり、当社は事故の発生直後からその経緯を詳細に開示し、プレスリリースの数は4件合計で25本に及びました。事故は当社にとり痛恨の出来事でしたが、それによって直接的あるいは間接的に影響を受ける可能性がある人々に対し事実を公表することは、当社の責務であると考えたからです。事故は繰り返してはいけませんが、ネガティブな情報であっても開示する姿勢は、今後とも貫いていきたいと考えます。

役員報酬

当社の役員報酬は、社外取締役を含む取締役会での検討と決議を経て決定されています。2007年度における当社の役員報酬は下表の通りです。

当社は、株主の視点に立った企業経営を促進するため、全て

の取締役・執行役員、部室店長などの幹部従業員、及び連結子会社社長に対し、ストックオプションを付与しています。

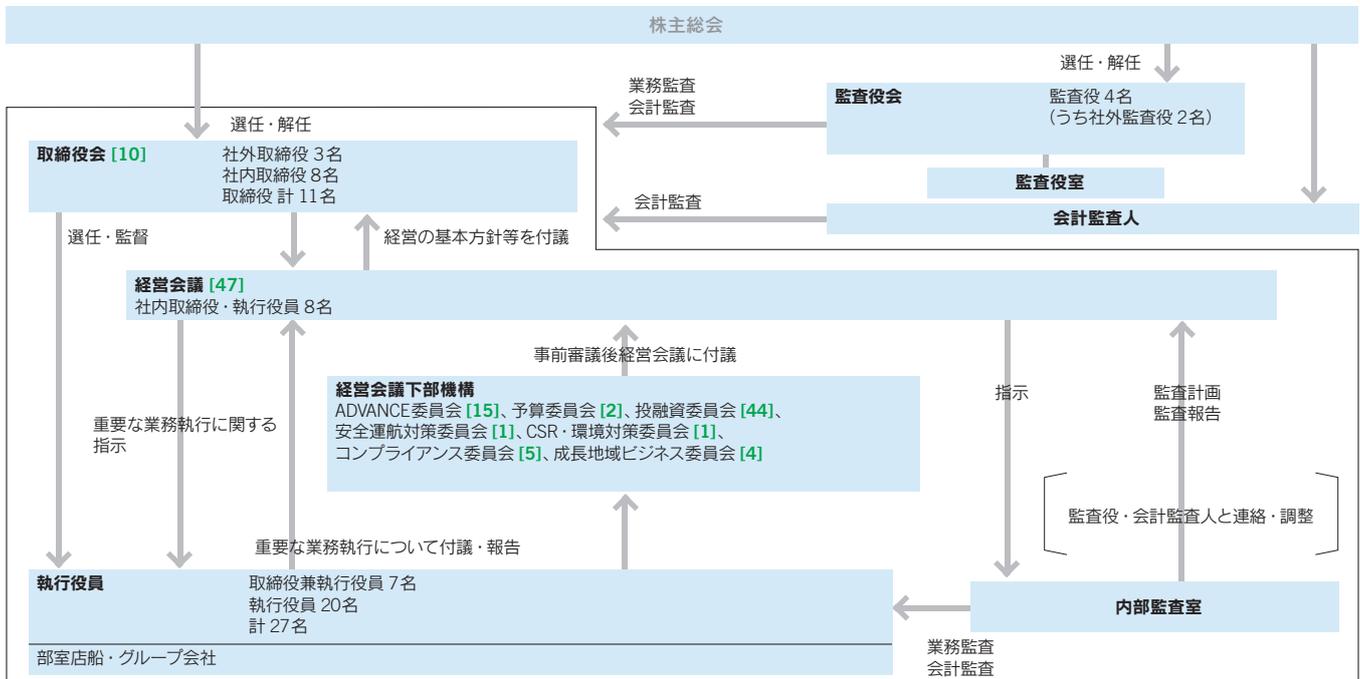
コンプライアンス

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

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

当社は、会計監査人と健全な関係を維持するように努めています。2007年度における当社の監査報酬は下表の通りです。

当社のコーポレート・ガバナンス体制 (2008年6月24日現在)



取締役会・経営会議・同下部機構各委員会について、[]内に2007年度における開催回数実績を示した。

役員報酬の内容

| | (百万円) | 米国ドル換算 (千米ドル) |
|-------------|-------|------------------|
| 社内取締役に対する報酬 | ¥845 | \$8,434 |
| 社外取締役に対する報酬 | 61 | 609 |
| 社内監査役に対する報酬 | 67 | 669 |
| 社外監査役に対する報酬 | 15 | 150 |
| 計 | ¥988 | \$9,861 |

監査報酬の内容

| | (百万円) | 米国ドル換算 (千米ドル) |
|-------------|-------|------------------|
| 監査証明に係る報酬 | ¥ 68 | \$ 676 |
| その他の監査に係る報酬 | 8 | 77 |
| その他の報酬* | 51 | 511 |
| 計 | ¥127 | \$1,264 |

* 財務報告の適正性確保のための内部統制システムの整備・構築に関するもの

社外監査役からのメッセージ

～10年後のリスク・シナリオを常に想定した体制構築へ～



堀田 健介
監査役

外資系証券会社の日本法人会長を務めていた私が商船三井の社外監査役に就任した2003年当時、取締役会に出席して驚かされたことがあります。それは、会議では必ず社外取締役や監査役の率直な意見が求められ、かつ、それが尊重されていることでした。そこには、外部の知見を積極的に活用しようとする姿勢があり、最も進んだガバナンスの形が実現されていました。

社外取締役・監査役の重要な役割の一つは、株主ならびにその他のステークホルダーの意見を経営に反映させることです。そして、コーポレート・ガバナンスとは、経営の責任のあり方が見え、経営者の任免の仕組みがしつかりと構築されていることだと考えています。経営の透明性が担保され、企業がその経営を外部にきちんと説明できることが重要だということです。この点、商船三井のコーポレート・ガバナンスの体制は非常に良く機能していると認識しています。

海運業でトップカンパニーとなった商船三井は2007年に新中期経営計画MOL ADVANCEを作成、更なる成長シナリオを打ち出し名実ともに世界のリーディングカンパニーになるべく船出をしました。自己資本に匹敵する規模の投資を船隊整備等に行っている今日こそ、常日頃から起こりうるあらゆるリスクを認識し、仮に不測の事態が発生したときでも適切な対応ができるように備えておくべきです。私は、「10年後の様々なリスク・シナリオを常に頭の中に描いておくこと」を経営陣に求めています。

中期経営計画MOL ADVANCEの一つのポイントに、グローバル人材の問題があります。当社は、大変優秀な人材プールをもっています。収益の過半を海外ビジネスからあげているので、海外子会社では多数の外国人が活躍しています。一方、本社の幹部には外国人が登用されていません。今後とも海外からの収益比率が大きくなると見込まれます。これからは一層グローバルな視点と見識が求められますので、外国人が経営陣の中に加わり日本人とは違ったパースペクティブを示すことも必要となってくるでしょう。もう一つのポイントは安全運航です。一昨年の海難事故を教訓にして更に安全運航に注力していますが、これも現場の人達だけの問題ではなく、経営のトップから社員一人ひとりまで、海難事故が社運を揺るがす重大なリスクであることを頭ではなく体で感得することが必要だと思います。

グローバル化する一方で、日本的な経営の発想も大切です。日本には古来から「売り手よし、買い手よし、世間よし(三方よし)」といった商人の知恵、ビジネス・フィロソフィーがあります。目先の短期的な利益拡大のみを良しとするのではなく、事業活動は社会に根ざしたものであり、社会とのつながりの中で企業が活かされているという考え方です。この日本的価値観を反映させて、アングロサクソン型資本主義の考え方を補強する新しい日本発の『グローバル・スタンダード』を作り上げていき、長期的に株主価値を向上させていくことが重要です。こうした努力を地道に積み重ねていけば、多くの株主、投資家からの理解と支持が一層得られると確信しています。

企業の社会的責任(CSR)

商船三井の考えるCSR

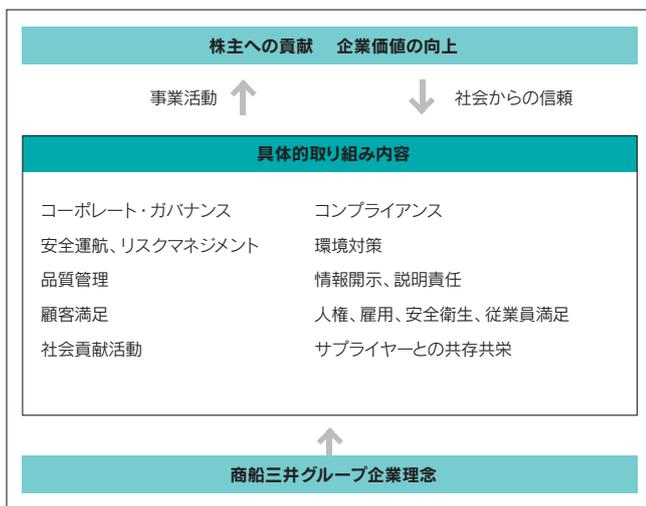
「企業の社会的責任」(Corporate Social Responsibility = CSR)の本質は、企業が、社会・環境・人権等に十分配慮した事業活動を行うことにより、社会とともに持続的な発展を目指していくことにあると考えます。言うまでもなく企業は「社会」の一員であり、「社会」からの信頼を失えば事業活動は立ち行かなくなるからです。

当社は社会性の高い外航海運業を営んでいますが、124年の長きにわたり事業を継続発展させることができたのは、創業以来、現代のCSRにも通じる経営方針をもって事業活動を行い、顧客・株主・ビジネスパートナー・地域社会など様々なステークホルダー(利害関係者)から支持され、信頼を得てきた結果であると言えます。近年においても、当社はいち早くグループ企業理念を制定し、コーポレート・ガバナンスやコンプライアンス、環境対策にも積極的に取り組んできました。

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

CSR・環境室は、当社のCSR活動を下のチャートのように位置付け、毎年、各項目毎に目標を設定してその実現に努めています。

商船三井グループのCSR概略図



行動基準

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

1. 法令等の遵守及び善管注意義務
2. 人権の尊重及び差別・ハラスメントの禁止
3. 守秘義務の遵守、知的財産権の尊重
4. 公私の峻別及び利益相反行為の禁止
5. 反社会的勢力との対決
6. 社会的責任の遂行
7. 安全・環境保全の徹底
8. 法令・社会規範に則った顧客・取引先との関係の構築
9. 役員及び管理職による指導・監督
10. 報告・相談及び処分

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



環境保全

環境マネジメントシステム及び外的認証

ISO14001：当社は、環境マネジメントシステム「MOL EMS21」を、本社陸上部門を皮切りに全運航船(ただし契約期間1年以下の備船を除く)にまで拡大、2003年1月に環境マネジメントの国際規格であるISO14001の認証を取得しました。グループ会社でもこれまでに商船三井客船(株)、商船三井フェリー(株)、日下部建設(株)、商船三井ロジスティクス(株)ほか3社が、「MOL EMS21」または独自の環境マネジメントシステムによってISO14001の認証を取得しています。



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

グリーン経営：当社グループ会社は、国土交通省が推進する環境認証制度「グリーン経営」にも積極的に取り組んでいます。2005年8月、九州急行フェリー(株)*が内航船の分野で初となる認証を取得。現在までに同社を含む14社が認証を取得しました。

* 2007年6月、商船三井フェリー(株)と合併

環境技術

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

PBCF：PBCFとは、船を推進する上でエネルギーロスとなる渦(ハブ渦)を効率的に回収する目的で、船のプロペラ軸の後端部(ボス・キャップ)に同じ翼数のフィンを取り付ける当社独自の技術です。これにより4~5%の省エネルギー効果が得られ、またCO₂、NO_x、SO_xの排出が減少します。1987年に開発して以来、国内外の数多くの船に装着されてきましたが、2008年4月末には通算1,400隻を受注しています。



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

フェリー「さんふらわあ ごーと」：当社グループ会社である(株)ダイヤモンドフェリーが運航するフェリー「さんふらわあ ごーと」がスウェーデンのシップボックス・インフォメーションが主催する「シップボックス・アワード2008」で、その大胆な船体構造を採用し、温室効果ガス排出量削減に向けた努力が評価され、「優秀フェリー技術賞」を受賞しました。同アワードは1999年に創設され、世界の新造フェリー／客船の中から、傑出した技術・デザインを有する船に対して贈られるものです。



フェリー
「さんふらわあ ごーと」



海洋環境の保全

油濁事故及び海難事故が海洋環境に与える影響の重大性に鑑み、当社は船舶安全運航に万全を期して不慮の事故を回避するとともに、通常の船舶運航における海洋環境負荷軽減に努めています。

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

2008年3月末現在で、当社油送船船隊の二重船殻(ダブルハル)化率は、94%に達しました。



ダブルハル構造

大気保全と地球温暖化防止

当社では、地球温暖化及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。

当社コンテナターミナル(大井埠頭)で太陽光発電を開始: 当社並びに当社グループ会社の国際コンテナターミナル(株) (TICT)は、2007年3月、東京港大井コンテナターミナルにおいて太陽光発電設備の稼働を開始しました。ターミナル内のゲート棟・洗車棟の屋上に太陽光発電パネル1,200枚を設置、民間施設では都内最大規模となる約200キロワットの発電容量は、一般家庭約60世帯分の年間電力使用量に相当します。



社会貢献活動

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

援助物資輸送: 当社は国連難民高等弁務官事務所 (UNHCR) に対し、緊急物資購入のための資金援助を行うとともに、同物資の中国からアラブ首長国連邦への無償援助輸送を継続的に実施しています。UNHCRは「戦争・迫害などにより自国の保護を失った難民に保護を与え、支援する」ための、国連の難民支援機関です。世界中に輸送網を持つ海運業者として当社は、人道的な観点から意義のある援助物資の国際無償輸送などを通して、今後ともUNHCRの活動に協力していきたいと考えています。

キッズ・クルーズの実施: 昨年に引き続き、2008年3月、153組306人の親子を当社グループが運航する客船「につぼん丸」に無料招待し、社員ボランティアの企画・運営によるクルーズを実施しました。船上



では、将来の社会を担う子供達に、海と船、海運業という仕事、船から見た地球環境などについて楽しみながら学習できる場を提供しました。

外部評価

Dow Jones Sustainability Indexes (DJSI)に継続組み入れ

当社は、長期にわたり持続的な成長を期待される会社と



して、環境対策、社会性、IR活動が高く評価され、2003年からDJSIに組み入れられています。2007年9月にも継続採用が決まりました。

FTSE4Good Global Indexに継続組み入れ

当社は、フィナンシャル・タイムズとロンドン証券取引所の合弁会社であるFTSE社の代表的指標の一つ、社会的責任投資指数「FTSE4Good Global Index」に2003年から組み入れられています。2008年6月にも継続採用が決まりました。



MS-SRI (モーニングスター社会的責任投資株価指数)に継続組み入れ

当社は、モーニングスター(株)が日本の上場企業の中から社会性に優れた企業と評価する150社を選定し、その株価を指数化した日本国内初の社会的責任投資株価指数であるMS-SRIに、2003年から組み入れられています。2007年9月にも継続採用が決まりました。



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

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

目次

- 53** 財政状態及び経営成績の分析
 - 58** 連結貸借対照表
 - 60** 連結損益計算書
 - 61** 連結株主資本等変動計算書
 - 62** 連結キャッシュ・フロー計算書
 - 63** 連結財務諸表に対する注記
 - 81** アニュアルレポートの作成と監査の位置付けについて
-

財政状態及び経営成績の分析



米谷 憲一
専務執行役員

財務の課題

世界規模の広がりをもった他の多くの産業と同じく、海運業も数多くのリスクに囲まれながら業を営んでいます。長短の景気循環のうねりや大小様々な市況の波を被りながらも、適切なタイミングで船隊の整備を行い、戦略的・機動的に事業を推進するには、強固な財務体質が不可欠です。

当社は、持続的な利益成長を確固たるものにするため、2007年度から中期経営計画MOL ADVANCEをスタートさせました。この計画における重点課題は「量と質の両面から成長を持続させていくこと」であり、財務戦略上の観点からは、ギアリングレシオ(有利子負債/自己資本)の改善、すなわち、「積極的設備投資による有利子負債の増加を抑制しながら自己資本*の増強を進める」ということとなります。

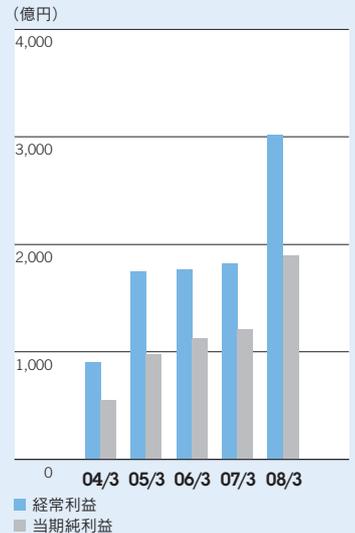
グローバルな事業展開を加速していくためには、グループ全体として競争力のある資金調達を行い、効率的な資金管理を実行することは当然のこととして、昨今のような単一市場での国際競争の時代、あるいはボーダーレスな時代においては、タックス・マネジメントもグローバルにプランニングしていくことが、極めて重要な課題となりつつあります。

* 当セクションにおける「自己資本」とは、貸借対照表上の「株主資本」と「評価・換算差額等」の合計額を指します。

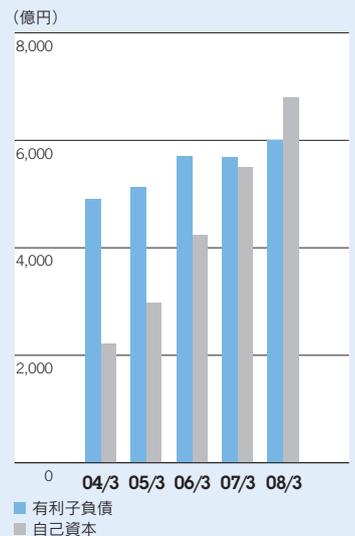
資金調達・資金使途

2007～2009年度の3年間で196隻、1兆1千億円相当の船隊を整備するという『MOL ADVANCE』の原計画は、船腹に対する旺盛な需要が見込まれることから、過去1年間に22隻を追加整備し、2008年3月末時点では218隻、総額1兆3千億円に拡大しました。そのうち、隻数でおよそ4割にあたる船舶は自社ないし海外の関係会社の保有とし、船舶資産としてB/S上に記載されますが、残りの6割は内外の船主から長期備船するという形態をとるため、B/S上には記載されません。この船隊整備相当額の4割にあたる新造船建造投資額に、リース船の買取オプション行使も含めた中古船の買い取り額と船舶以外の固定資産投資額を加えた設備投資額は、3年間で総計7,170億円に達します。これはほぼ2007年度から2009年度の予想キャッシュフロー(7,250億円)*の範囲内であり、積極的な船舶投資を行いつつも、有利子負債の増加は抑制できる見込みです。

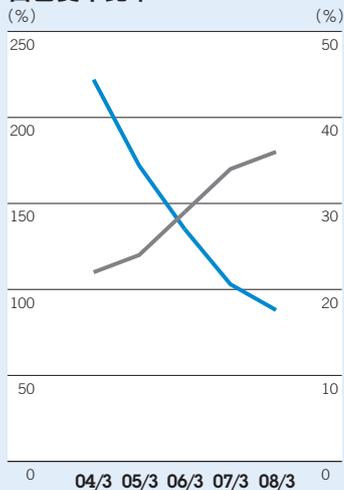
経常利益/当期純利益



有利子負債/自己資本

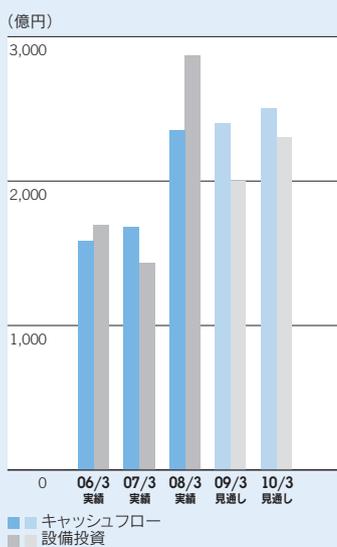


ギアリングレシオ/ 自己資本比率



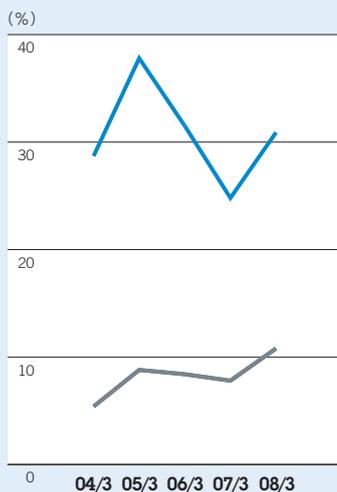
— ギアリングレシオ
— 自己資本比率(右目盛)

キャッシュフロー/設備投資



■ キャッシュフロー
■ 設備投資

ROA/ROE



— ROE
— ROA

2007年度単年度でみると、新造船58隻の整備に加え、中古船の買い取りを前倒したことから、設備投資額は2,870億円に達し、有利子負債も若干増えて6,012億円となりました。しかしながらギアリングレシオは自己資本の大幅な伸びを反映して前年度末の103%から88%へ低下し、100%を切るというMOL ADVANCEの目標を早くも初年度に達成しました。

2008年度も、前年度とほぼ同水準の予想キャッシュフローを想定しており、新造船の建造資金あるいは既存船の借り換えについては一部を自己資金で賄い、有利子負債の増加を引き続き抑制します。なお、外部借入については、サブプライムローン問題等で金融環境がこれまで以上に大きく変化中、多くの調達先との緊密な関係を維持・拡大し、多様な調達手段を駆使して引き続き国際的に競争力のある資金の安定的確保に努めています。円高・燃料油価格の高騰による逆風が予想される中、2008年度以降も連結経常利益は3千億円台を維持する計画であり、この豊富なキャッシュフローを前提にすれば、2009年度にはギアリングレシオは0.6倍を下回る見通しです。

* キャッシュフロー=当期純利益+減価償却費-配当

MOL ADVANCEにおける財務戦略の進捗状況

| 2009年度数値目標 | 2007年度実績 | 状況 |
|--------------|----------|--|
| 自己資本比率40%以上 | 36% | 連結剰余金の積み上がりが寄与 |
| ギアリングレシオ1倍以下 | 0.88倍 | 設備投資、営業キャッシュフローとも大幅に増加したが、自己資本の伸びに較べ有利子負債の上昇は抑制され、計画を前倒し達成 |
| ROA7%以上 | 10.8% | 総資本事業利益率は高い水準を維持 |

自己資本

自己資本については、当初計画を上回る水準の利益を連結剰余金に積み上げ、2009年度末に原計画8,600億円を大きく上回る1兆円達成を目指します。これを実現すれば、自己資本比率は目標の40%以上を大きく上回る45%に達します。但し、オフバランスとなっているリース債務(2007年度末未経過リース料約2,300億円)を含めた実質的な自己資本比率が目標を上回るためには、ギアリングレシオの更なる改善が必要であり、連結配当性向20%は、当面の間、維持していく考えです。

昨年の株価上昇時には、ユーロ円CB(ユーロ円建転換社債型新株予約権付社債2006年3月発行、2011年満期、発行総額500億円)で初めて約9億円の転換が行われましたが、償還期限に向け更に転換が進むものと見込まれ、これも自己資本の増強に寄与することになります。

自己資本の充実を図ることにより、今日極めて高い水準にあるROEは緩やかに低下しますが、これは更なる成長ステージへのプロセスと考えています。但し、2007年度期初25%を予想していた2007年度のROEは、好調な業績を背景に31%に上昇しました。引き続き相対的に高いROEを維持するよう、傾注していきたいと思えます。

格付け

格付け向上により、競争力のある資金調達力の強化を図ることは当社財務戦略の重要な課題です。2007年度には、当面の目標であった海外格付機関「A格」、国内格付機関「AA格」への引き上げを達成することができました。今後は、このレベルに至っていない残りの格付機関の格付け引き上げと更なる格付け向上へ向けて、自己資本の増強に努め、一層の財務体質の強化を図っていきます。

格付け状況

| | |
|-------------------|------|
| R&I | AA- |
| JCR | AA- |
| Moody's | A3 |
| Standard & Poor's | BBB+ |

資金管理

2000年度以降、グループ内での余資を有効に活用するため、グループ各社によるCMS (Cash Management System) の利用促進を図りました。2007年度には外部借入を130億円圧縮し、年間で1億円を超える支払金利の削減効果をあげています。今後は、グローバルなキャッシュマネジメントの実効を上げるべく、海外各地域内での資金の有効活用にも取り組んでいきます。

当然のことながら、営業規模の拡大がそのまま未収債権回収リスクの拡大につながらないように未収債権の早期回収にも努め、グループ全体として資金管理の強化にも努めています。

グローバル・タックス・プランニング

世界の海運業界ですでに標準的な税制となっているトン数標準税制が、日本でも2008年度の税制改正において創設され、2009年度から適用される見込みであり、当社も本税制を積極的に利用するつもりです。しかし、適用対象が日本籍船に限定される制度となる結果、諸外国のトン数標準税制の例と比べると法人税負担の軽減効果は極めて限定的なものにとどまることが予想されます。

一方、グローバル・タックス・プランニングは、諸外国の海運会社と税負担の面でも対等な条件で競合できる環境を確保するという観点から、ますます重要になってきています。グローバルに事業を展開して海外拠点を拡充する今日、特にアジア・欧州域内各国の海運関係税制の活用にも積極的に取り組んでいきます。

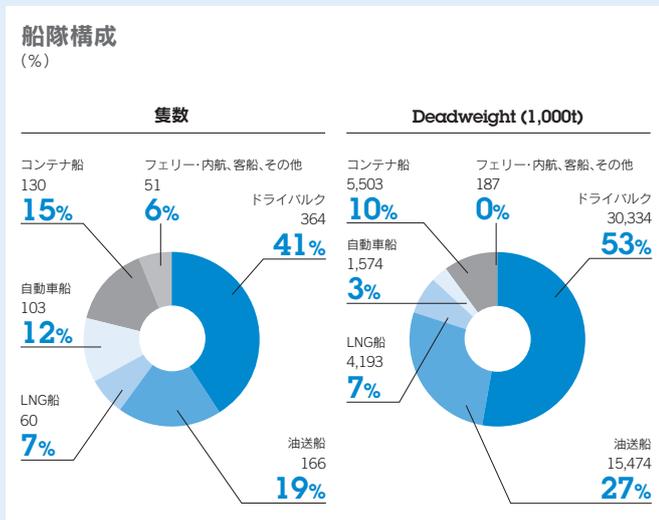
リスク管理

海上荷動き・船腹供給・海運各市況の変動リスク

様々なリスクに囲まれた外航海運業の経営は、投資ファンドのマネージメントに似ています。個々の事業と投資のリスクを見極め、最大のリターンを得るポートフォリオをいかに構築するかが、成否を分かちます。海運の世界においても、貿易構造の変化、船腹需給や市況の様々な変動を俊敏かつ巧みに捉えた者が、ベスト・パフォーマンスとなるのです。当社グループはこうした観点から、「事業分散によるリスク軽減」と「安定利益の積み上げ」を図りながら、リターンの最大化と持続的な利益成長を追求しています。

事業分散によるリスク軽減

「総合海運会社」を標榜する当社グループは874隻の船隊を運航し、多様な船で様々な種類の貨物を運んでいます。「船の種類だけ市況がある」と言っても過言ではありません。個々の市況はそれぞれに変動しますが、その動きの相関性は低いものから高いものまで様々で、相互に打ち消し合うことも多く、グループ連結業績への影響は全体としては比較的穏やかなものになります。



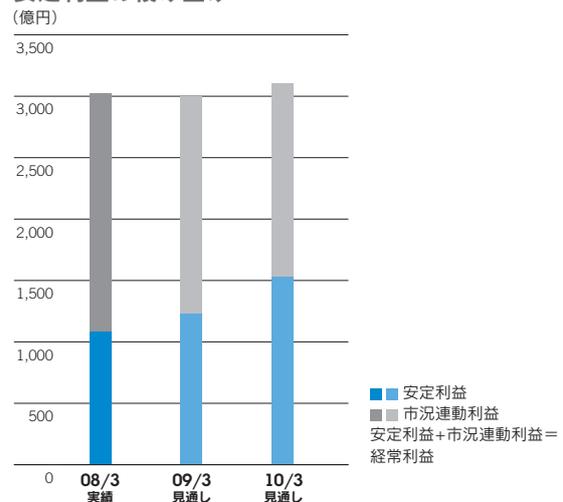
中長期契約などによる安定利益積み上げ

当社は、リスクとチャンス両面を持つ市況の変動を見極めつつ、好市況下では短期契約による利益の極大化を目指します。同時に、顧客との長年の信頼関係が築き上げた中長期契約により確定した将来キャッシュフローを確実に積み上げ、市況変動による業績変動リスクの削減を図っています。

また、外部環境の変化による影響を受けにくく、安定的な利益を産み出す部門を、長期的視点から拡充することによっても安定利益の積み上げを図っています。

2008年3月末時点における2009年3月期と10年3月期の安定利益を、それぞれ1,230億円、1,530億円と試算しています。

安定利益の積み上げ



為替変動リスク

外航海運では海上運賃は米ドル建てが一般的であり、そのため、収入のほとんどがドル建てです。外貨建て収入が外貨建て費用を上回っていることにより、外貨に対する円高(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。目下のところ連結経常損益に及ぼす影響額は、ドル・円の為替レートが1円変動する毎に、年間最大38億円と試算しています。

金利変動リスク

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。そのため、金利低下局面を捉えて、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進めています。2008年3月末時点でのドル建てあるいは円建ての有利子負債総額は6,012億円ですが、その8割に相当する借入れ元本に対する金利を固定化し、1%当たりの金利上昇が同年の連結経常損益に与える影響を十数億円の範囲にとどめています。

船舶燃料油価格変動リスク

船舶燃料油の市場価格は概ね原油価格に連動していますが、燃料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約900隻全船で年間7百万トン近い燃料を消費しますが、そのおよそ6割については、価格変動リスクは顧客へ転嫁されています。従って、年間平均燃料油価格がトン当たり1ドル上昇した場合、その影響は年間で最大3億円と試算しています。

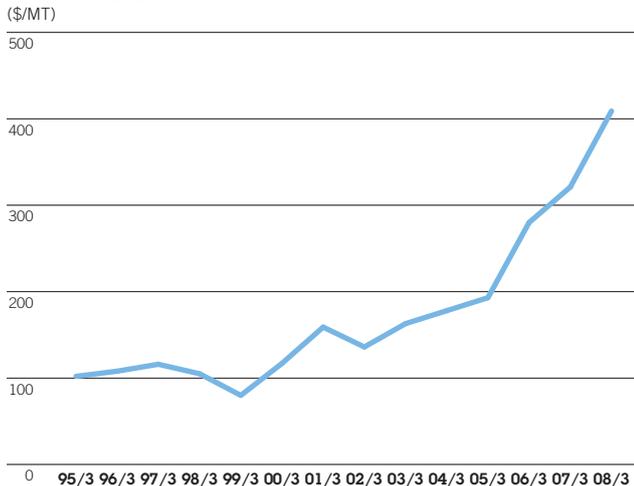
船種別に見ますと、高速で航行するため高馬力のエンジンを装備したコンテナ船の1隻当たり燃料消費量が他の船種に比べ格段に大きく、全社における燃料価格変動影響額の約7割に相当する1ドル当たり最大2億円程度がコンテナ船事業部門の損益に影響します。そのため、持続可能な事業採算を確保するために、燃油サーチャージの導入徹底へ向けて、顧客の理解を求めています。

燃料に関しては、船舶に起因する硫黄酸化物・窒素酸化物削減のための審議が、国際海事機関(IMO)において続けられています。主なものは、船舶燃料に含有される硫黄分比率に対する規制、窒素酸化物排出削減のため船舶に搭載されるエンジンと発電機に対する規制です。細部は未定ですが、2010年から2025年までの期間に段階的に導入される諸規制により、今日より燃料コストが上昇することが現実視されます。当社としては、時間をかけて運賃あるいは備船料への転嫁を図っていきます。

為替/金利/燃料油価格変動の損益影響額

| | 年間損益インパクト |
|--------------|-------------------------|
| 為替(¥/\$) | 1円の円高で最大38億円の利益減少 |
| 金利(%) | 1%の金利上昇で10億円から20億円の利益減少 |
| 燃料油価格(\$/MT) | 1ドル上昇で最大3億円の利益減少 |

平均燃料価格



その他のコスト上昇リスク

燃料油価格以外にも、損益に影響を与える船舶に関連する費用項目は多岐にわたります。今日では、船に対する需要の拡大を反映して、船員費、船舶の定期検査・修繕に要する費用、潤滑油などのコストが上昇傾向にあります。

船舶の運航リスク

当社グループ全体で運航する常時900隻近い船舶が、洋上で不慮の事故に遭遇するリスクから眼を背けることはできません。当社は事故を未然に防止するために、安全基準の設定、安全管理体制の徹底、船員教育訓練システムの充実、安全運航支援組織の設営など、多岐にわたる取り組みを行っています。

メインテーマに「質を伴った成長」を掲げた中期経営計画MOL ADVANCEでは、安全運航を確保するため包括的な強化策を実施しています。2007年春に組織体制を抜本的に改編したほか、2007～2009年度の3年間で350億円を投入するなどして、世界トップレベルの輸送品質確保を目指しています。

安全運航強化策

| | 対策の内容 | 費用(含設備投資)(3年間合計)(億円) |
|------|--------------------------------------|----------------------|
| ソフト面 | 組織体制の整備 (船舶管理体制整備、安全運航支援センター設置、等) | 130 |
| | 船員の確保・育成 | |
| ハード面 | 安全標準仕様の強化・施行 | 220 |
| | 保船方針の徹底、等 | |
| 計 | | 350 |

連結貸借対照表

株式会社商船三井 2007年及び2008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) |
|-----------------------|------------|------------|------------------|
| | 2008 | 2007 | 2008 |
| 流動資産： | | | |
| 現金及び現金同等物 | ¥ 61,716 | ¥ 51,383 | \$ 615,990 |
| 有価証券(注記3) | 42 | 87 | 419 |
| 受取手形及び営業未収金 | 244,535 | 197,262 | 2,440,713 |
| 貸倒引当金 | (324) | (1,782) | (3,234) |
| たな卸資産 | 46,650 | 28,438 | 465,615 |
| 繰延及び前払費用 | 71,527 | 59,022 | 713,914 |
| 繰延税金資産(注記2(14)及び注記11) | 5,018 | 6,191 | 50,085 |
| その他の流動資産 | 76,914 | 64,873 | 767,681 |
| 流動資産合計 | 506,078 | 405,474 | 5,051,183 |
| 有形固定資産(注記5)： | | | |
| 船舶 | 1,192,491 | 1,037,938 | 11,902,296 |
| 建物及び構築物 | 203,665 | 201,597 | 2,032,788 |
| 機械装置及び運搬具(主にコンテナ) | 66,433 | 69,078 | 663,070 |
| 土地 | 180,589 | 180,459 | 1,802,465 |
| 建設仮勘定(船舶及びその他の建設中の資産) | 162,197 | 126,637 | 1,618,894 |
| | 1,805,375 | 1,615,709 | 18,019,513 |
| 減価償却累計額 | (757,550) | (768,049) | (7,561,134) |
| 有形固定資産合計 | 1,047,825 | 847,660 | 10,458,379 |
| 投資その他の資産： | | | |
| 投資有価証券(注記3及び注記5) | 130,863 | 175,403 | 1,306,148 |
| 非連結子会社及び関連会社に対する投資等 | 100,717 | 92,589 | 1,005,260 |
| 長期貸付金 | 29,652 | 31,492 | 295,958 |
| のれん(注記2(1)) | 7,167 | 9,836 | 71,534 |
| その他無形固定資産 | 9,669 | 9,482 | 96,507 |
| 繰延税金資産(注記2(14)及び注記11) | 2,819 | 2,707 | 28,137 |
| その他の資産 | 65,761 | 65,297 | 656,362 |
| 投資その他の資産合計 | 346,648 | 386,806 | 3,459,906 |
| | ¥1,900,551 | ¥1,639,940 | \$18,969,468 |

連結財務諸表に対する注記を参照

単位：百万円

単位：千米ドル
(注記1)

負債及び資本／純資産の部

| | 2008 | 2007 | 2008 |
|---------------------------------|------------|------------|--------------|
| 流動負債： | | | |
| 短期借入金 | ¥ 21,549 | ¥ 73,123 | \$ 215,081 |
| 短期社債 | 20,125 | 4,112 | 200,868 |
| コマーシャル・ペーパー | 10,000 | 12,000 | 99,811 |
| 短期有利子負債合計(注記5) | 51,674 | 89,235 | 515,760 |
| 1年以内に返済期限の到来する長期借入金 | 64,766 | 74,689 | 646,432 |
| 1年以内に償還期限の到来する社債 | 8,981 | 6,960 | 89,639 |
| 1年以内に返済・償還期限の到来する長期有利子負債合計(注記5) | 73,747 | 81,649 | 736,071 |
| 支払手形及び営業未払金 | 180,282 | 151,193 | 1,799,401 |
| 前受金 | 85,951 | 67,570 | 857,880 |
| 未払法人税等 | 82,215 | 38,390 | 820,591 |
| 繰延税金負債(注記2(14)及び注記11) | 1,009 | 2,320 | 10,071 |
| その他の流動負債 | 53,512 | 52,453 | 534,106 |
| 流動負債合計 | 528,390 | 482,810 | 5,273,880 |
| 返済期限が1年を超える長期借入金 | 321,374 | 273,044 | 3,207,645 |
| 償還期限が1年を超える社債 | 137,906 | 125,490 | 1,376,445 |
| 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) | 459,280 | 398,534 | 4,584,090 |
| 退職給付引当金(注記12) | 14,469 | 14,937 | 144,416 |
| 役員退職慰労引当金 | 2,161 | 2,373 | 21,569 |
| 特別修繕引当金 | 15,457 | 1,132 | 154,277 |
| 繰延税金負債(注記2(14)及び注記11) | 66,403 | 78,731 | 662,771 |
| その他の固定負債 | 62,739 | 40,434 | 626,199 |
| 偶発債務(注記6) | | | |
| 純資産(注記7)： | | | |
| 株主資本 | | | |
| 資本金； | | | |
| 発行可能株式総数 - 3,154,000,000株 | | | |
| 発行済株式数 - 1,206,195,642株 | 65,350 | 64,915 | 652,261 |
| 資本剰余金 | 44,449 | 43,887 | 443,647 |
| 利益剰余金 | 536,096 | 375,443 | 5,350,793 |
| 自己株式 | (4,589) | (4,154) | (45,803) |
| 株主資本合計 | 641,306 | 480,091 | 6,400,898 |
| 評価・換算差額等 | | | |
| その他有価証券評価差額金(注記2(5)) | 31,647 | 57,771 | 315,870 |
| 繰延ヘッジ損益 | 12,052 | 15,898 | 120,291 |
| 為替換算調整勘定 | (4,228) | (2,996) | (42,200) |
| 評価・換算差額等合計 | 39,471 | 70,673 | 393,961 |
| 新株予約権 | 968 | 366 | 9,662 |
| 少数株主持分 | 69,907 | 69,859 | 697,744 |
| 純資産合計 | 751,652 | 620,989 | 7,502,266 |
| | ¥1,900,551 | ¥1,639,940 | \$18,969,468 |

連結損益計算書

株式会社商船三井 2007年及び2008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) |
|-----------------------|------------|------------|------------------|
| | 2008 | 2007 | 2008 |
| 海運業収益及びその他の営業収益(注記10) | ¥1,945,697 | ¥1,568,435 | \$19,420,072 |
| 海運業費用及びその他の営業費用(注記10) | 1,544,109 | 1,300,038 | 15,411,808 |
| 営業総利益 | 401,588 | 268,397 | 4,008,264 |
| 販売費及び一般管理費(注記10) | 110,303 | 100,324 | 1,100,938 |
| 営業利益(注記10) | 291,285 | 168,073 | 2,907,326 |
| その他の収益(費用)： | | | |
| 受取利息及び受取配当金 | 8,781 | 7,628 | 87,643 |
| 支払利息 | (18,065) | (18,276) | (180,307) |
| 持分法による投資利益 | 18,199 | 16,171 | 181,645 |
| その他(注記8) | 18,002 | 24,258 | 179,679 |
| | 26,917 | 29,781 | 268,660 |
| 税金等調整前当期純利益 | 318,202 | 197,854 | 3,175,986 |
| 法人税等(注記2(14)及び注記11)： | | | |
| 法人税、住民税及び事業税 | (115,183) | (63,042) | (1,149,646) |
| 法人税等調整額 | (5,694) | (7,468) | (56,832) |
| 少数株主利益 | (7,004) | (6,404) | (69,907) |
| 当期純利益 | ¥ 190,321 | ¥ 120,940 | \$ 1,899,601 |

| | 単位：円 | | 単位：米ドル(注記1) |
|------------------------|---------|---------|-------------|
| | 2008 | 2007 | 2008 |
| 普通株式1株当たりの金額(注記2(15))： | | | |
| 当期純利益 | ¥159.14 | ¥101.20 | \$1.588 |
| 潜在株式調整後当期純利益 | 153.18 | 97.41 | 1.529 |
| 配当金 | 31.00 | 20.00 | 0.309 |

連結財務諸表に対する注記を参照

連結株主資本等変動計算書

株式会社商船三井 2007年及び2008年3月31日に終了する年度

単位：百万円

| | 資本金 | 資本剰余金 | 利益剰余金 | 自己株式 | その他 有価証券 評価差額金 | 繰延 ヘッジ損益 | 為替換算 調整勘定 | 新株予約権 | 少数 株主持分 |
|---|----------------|----------------|-----------------|-----------------|----------------------|----------------|-----------------|-------------|----------------|
| 2006年3月31日現在の資本 | ¥64,915 | ¥43,887 | ¥275,689 | ¥(4,048) | ¥48,731 | ¥ | ¥(4,713) | ¥ | ¥ |
| 2006年4月1日時点において 貸借対照表の純資産の部の表示に 関する会計基準を採用したこと による組替 | - | - | - | - | - | - | - | - | 68,344 |
| 2006年4月1日現在の純資産 | ¥64,915 | ¥43,887 | ¥275,689 | ¥(4,048) | ¥48,731 | ¥ | ¥(4,713) | ¥ | ¥68,344 |
| 連結子会社の期中増減による増減高 | - | - | (352) | - | - | - | - | - | - |
| 持分法適用会社の期中増減による 増減高 | - | - | 783 | - | - | - | - | - | - |
| 連結子会社の決算期変更に伴う 増減高 | - | - | (65) | - | - | - | - | - | - |
| 持分法適用会社における合併による 増減高 | - | - | 240 | - | - | - | - | - | - |
| 当期純利益 | - | - | 120,940 | - | - | - | - | - | - |
| 自己株式の取得 | - | - | - | (853) | - | - | - | - | - |
| 自己株式の処分 | - | - | (37) | 747 | - | - | - | - | - |
| 剰余金の配当 | - | - | (21,520) | - | - | - | - | - | - |
| 役員賞与 | - | - | (235) | - | - | - | - | - | - |
| 株主資本以外の項目の 期中変動額(純額) | - | - | - | - | 9,040 | 15,898 | 1,717 | 366 | 1,515 |
| 2007年3月31日現在の残高 | ¥64,915 | ¥43,887 | ¥375,443 | ¥(4,154) | ¥57,771 | ¥15,898 | ¥(2,996) | ¥366 | ¥69,859 |
| 新株の発行(新株予約権の行使) | 435 | 435 | - | - | - | - | - | - | - |
| 連結子会社の期中増減による増減高 | - | - | 260 | - | - | - | - | - | - |
| 持分法適用会社の期中増減による 増減高 | - | - | (14) | - | - | - | - | - | - |
| 当期純利益 | - | - | 190,321 | - | - | - | - | - | - |
| 自己株式の取得 | - | - | - | (1,140) | - | - | - | - | - |
| 自己株式の処分 | - | 127 | - | 705 | - | - | - | - | - |
| 剰余金の配当 | - | - | (29,914) | - | - | - | - | - | - |
| 株主資本以外の項目の 期中変動額(純額) | - | - | - | - | (26,124) | (3,846) | (1,232) | 602 | 48 |
| 2008年3月31日現在の残高 | ¥65,350 | ¥44,449 | ¥536,096 | ¥(4,589) | ¥31,647 | ¥12,052 | ¥(4,228) | ¥968 | ¥69,907 |

単位：千米ドル(注記1)

| | 資本金 | 資本剰余金 | 利益剰余金 | 自己株式 | その他 有価証券 評価差額金 | 繰延 ヘッジ損益 | 為替換算 調整勘定 | 新株予約権 | 少数 株主持分 |
|-------------------------|------------------|------------------|--------------------|-------------------|----------------------|------------------|-------------------|----------------|------------------|
| 2007年3月31日現在の残高 | \$647,919 | \$438,038 | \$3,747,310 | \$(41,461) | \$ 576,614 | \$158,679 | \$(29,903) | \$3,653 | \$697,265 |
| 新株の発行(新株予約権の行使) | 4,342 | 4,342 | - | - | - | - | - | - | - |
| 連結子会社の期中増減による増減高 | - | - | 2,595 | - | - | - | - | - | - |
| 持分法適用会社の期中増減による 増減高 | - | - | (140) | - | - | - | - | - | - |
| 当期純利益 | - | - | 1,899,601 | - | - | - | - | - | - |
| 自己株式の取得 | - | - | - | (11,379) | - | - | - | - | - |
| 自己株式の処分 | - | 1,267 | - | 7,037 | - | - | - | - | - |
| 剰余金の配当 | - | - | (298,573) | - | - | - | - | - | - |
| 株主資本以外の項目の 期中変動額(純額) | - | - | - | - | (260,744) | (38,388) | (12,297) | 6,009 | 479 |
| 2008年3月31日現在の残高 | \$652,261 | \$443,647 | \$5,350,793 | \$(45,803) | \$ 315,870 | \$120,291 | \$(42,200) | \$9,662 | \$697,744 |

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 2007年及び2008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) |
|------------------------------|-----------|-----------|------------------|
| | 2008 | 2007 | 2008 |
| 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 | ¥ 318,202 | ¥ 197,854 | \$ 3,175,986 |
| 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 | 74,481 | 68,581 | 743,398 |
| 持分法による投資利益 | (18,199) | (16,171) | (181,645) |
| 投資有価証券評価損 | 2,956 | 6 | 29,504 |
| 関係会社株式評価損 | 176 | 204 | 1,757 |
| 引当金の増減額 | 11,488 | (147) | 114,662 |
| 受取利息及び受取配当金 | (8,781) | (7,628) | (87,643) |
| 支払利息 | 18,065 | 18,276 | 180,307 |
| 投資有価証券売却益 | (3,509) | (851) | (35,023) |
| 関係会社株式売却損(益) | 10 | (5,157) | 100 |
| 有形固定資産除売却益 | (17,440) | (13,393) | (174,069) |
| 為替差損 | 4,508 | 2,013 | 44,995 |
| 営業資産及び負債の増減額： | | | |
| 売上債権の増減額 | (46,126) | (23,434) | (460,385) |
| たな卸資産の増減額 | (18,279) | (2,497) | (182,444) |
| 仕入債務の増減額 | 28,053 | 22,175 | 279,997 |
| その他 | 11,932 | (21,917) | 119,093 |
| 小計 | 357,537 | 217,914 | 3,568,590 |
| 利息及び配当金の受取額 | 14,996 | 14,098 | 149,676 |
| 利息の支払額 | (17,784) | (19,099) | (177,503) |
| 法人税、住民税及び事業税の支払額 | (71,390) | (56,495) | (712,547) |
| 営業活動によるキャッシュ・フロー | 283,359 | 156,418 | 2,828,216 |
| 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 | - | (10,288) | - |
| 投資有価証券の取得による支出 | (13,727) | (9,358) | (137,010) |
| 有価証券の売却による収入 | 32 | 10,305 | 319 |
| 投資有価証券の売却による収入 | 5,895 | 8,889 | 58,838 |
| 有形及び無形固定資産の取得による支出 | (286,983) | (152,180) | (2,864,388) |
| 有形及び無形固定資産の売却による収入 | 43,069 | 25,160 | 429,873 |
| 長期貸付金の貸出による支出 | (10,932) | (6,778) | (109,113) |
| 長期貸付金の回収による収入 | 8,567 | 3,964 | 85,508 |
| 短期貸付金の純増額 | (3,716) | (9,569) | (37,089) |
| その他 | (2,274) | 3,806 | (22,696) |
| 投資活動によるキャッシュ・フロー | (260,069) | (136,049) | (2,595,758) |
| 財務活動によるキャッシュ・フロー： | | | |
| 短期社債の純増(減)額 | 15,614 | (13,186) | 155,844 |
| 短期借入金の純増(減)額 | (52,395) | 5,502 | (522,956) |
| コマーシャル・ペーパーの純減額 | (2,000) | (5,000) | (19,962) |
| 長期借入金の借入による収入 | 131,645 | 64,041 | 1,313,953 |
| 長期借入金の返済による支出 | (86,779) | (60,126) | (866,144) |
| 社債の発行による収入 | 29,270 | 31,039 | 292,145 |
| 社債の償還による支出 | (13,271) | (26,887) | (132,458) |
| 配当金の支払額 | (29,898) | (21,498) | (298,413) |
| 自己株式の取得による支出 | (1,140) | (852) | (11,378) |
| 自己株式の売却による収入 | 746 | 735 | 7,446 |
| 少数株主への配当金の支払額 | (2,905) | (2,693) | (28,995) |
| その他 | (617) | (218) | (6,160) |
| 財務活動によるキャッシュ・フロー | (11,730) | (29,143) | (117,078) |
| 現金及び現金同等物に係る換算差額 | (2,289) | (1,058) | (22,846) |
| 現金及び現金同等物の純増(減)額 | 9,271 | (9,832) | 92,534 |
| 現金及び現金同等物の期首残高 | 51,383 | 60,267 | 512,856 |
| 連結会社増減に伴う現金及び現金同等物の増加額 | 1,062 | 948 | 10,600 |
| 現金及び現金同等物の期末残高 | ¥ 61,716 | ¥ 51,383 | \$ 615,990 |

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 2007年及び2008年3月31日に終了する年度

1. 連結財務諸表の作成基準

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

海外連結子会社の会計は、所属する国において、一般に公正妥当と認められた会計原則に準拠して作成された会計記録に基づいております。添付の連結財務諸表は、日本のGAAPに準拠して作成され、金融商品取引法(旧証券取引法)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)し、英語に翻訳したものであります。日本語の法定連結財務諸表に含まれるものの、公正な表示に必要不可欠ではない補足情報の一部は、添付の連結財務諸表には記載されておられません。

日本円金額の米ドルへの換算は、もっぱら日本国外の読者の便宜のために記載したものであり、1.00米ドルにつき100円19銭という、2008年3月31日の一般的為替レートを使用しております。この便宜上の換算によって、日本円が、上記レートあるいは他のいずれかの為替レートで米ドルに実際に換金された、換金できるはずであった、または将来換金され得るということを意味するものではありません。

2. 主要な会計方針の要約

(1) 連結の基本方針

すべての会社は、議決権の過半数所有またはある一定の条件により実質支配されるすべての主要投資先を連結するよう求められております。

連結財務諸表には、2008年3月31日に終了する年度の当社及び連結子会社267社(2007年3月31日に終了する年度は連結子会社264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、か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。2008年3月31日に終了する年度において、非連結子会社1社及び関連会社54社に持分法を適用し、また、2007年3月31日に終了する年度において、非連結子会社1社及び関連会社53社に持分法を適用しております。その他の子会社(2008年3月31日に終了する年度115社、2007年3月31日に終了する年度129社)及び関連会社(同じく各終了年度に89社及び88社)への投資は、かかる会社の当期純利益及び剰余金に対する当社の持分相当額が重要ではなかったことから、原価で記載しております。

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

取得価額と純資産持分との差額は、のれんとして表示し、5年から14年にかけて償却しております。

連結調整勘定/のれんの償却額は、連結損益計算書のその他の収益に含まれております。

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

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

(3) 現金及び現金同等物

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

(4) 運賃収益及び運賃収益に係る費用

1. コンテナ船

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

2. コンテナ船を除くその他の船舶

コンテナ船以外の船舶に関する運賃収益及び運賃収益に係る費用は、主に航海完了基準により計上しております。未完了航海に係る受取金は連結貸借対照表の「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) 子会社及び関連会社の株式、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益、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。時価のない満期保有目的の債権は、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。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連会社の株式は、移動平均法による原価法で記載しております。時価のあるその他の有価証券は、時価で評価され対応する評価差額は、法人税等調整の上、純資産の部に別途記載されております。時価のないその他有価証券は、移動平均法による原価法で記載しております。

満期保有目的の債券、非連結子会社及び関連会社の株式、及びその他有価証券の時価が著しく下落した場合は、時価で記載し、時価と帳簿価額との差額は、下落時の期間損失として計上しております。持分法を適用しない非連結子会社及び関連会社の株式の時価がない場合で、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) たな卸資産

たな卸資産は、主として移動平均法による原価法で記載しております。

(7) 有形固定資産の減価償却費

船舶及び建物の減価償却費は、主として定額法により計算しております。その他の有形固定資産の減価償却費は、主として定率法により算出しております。

(会計処理方法の変更)

法人税法の改正に伴い、当社及び国内子会社は2007年4月1日以降に取得した船舶、及び、その他の有形固定資産の減価償却の会計処理方法を変更いたしました。この変更が連結財務諸表に及ぼす影響は重要なものではありません。

(8) 社債発行費及び株式交付費の償却

社債発行費及び株式交付費は、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、係る支払利息は取得原価に算入しております。2008年3月31日に終了する年度に取得原価に算入した支払利息は35億5,200万円(3,542万3,000ドル)であります。

(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) 退職給付引当金

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

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

当社及び連結子会社は、2008年及び2007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2008年及び2007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損益計算書にて認識致します。

(12) 役員退職慰労引当金

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

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

(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移転しないファイナンス・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係る方法に準じた会計処理によっております。

(14) 法人税等

当社及び国内子会社は、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株当たりの純利益は、ストック・オプションの行使と転換社債の転換が、期首或いは発行時に行われるものと仮定して算出しております。

1株当たりの配当金は発生主義で表示され、貸借対照表日以降に承認される予定である当年度分の配当金を含んでおります。

(16) デリバティブ取引及びヘッジ会計

デリバティブは時価で評価し、その時価の変動については、ヘッジ目的で使用されるデリバティブに係るものを除き、損益として認識することが求められています。

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

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

当社及び連結子会社が利用しているヘッジ手段及びその対象は下記の通りです。

| ヘッジ手段： | ヘッジ対象： |
|---------|-------------|
| 外貨建借入金 | 外貨建予定取引 |
| 為替予約 | 外貨建予定取引 |
| 通貨オプション | 外貨建予定取引 |
| 通貨スワップ | 外貨建借入金 |
| 金利スワップ | 借入金利息及び社債利息 |
| 原油スワップ | 船舶燃料 |
| 商品先物 | 船舶燃料 |
| 運賃先物 | 運賃 |

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

当社は、半年ごとにヘッジ対象からのキャッシュ・フロー変動の累計、又は、ヘッジ対象の相場変動の累計と、ヘッジ手段からのキャッシュ・フロー変動の累計、又は、ヘッジ手段の相場変動の累計を比較することにより、ヘッジとしての有効性を評価しております。

(17) 株主資本等変動計算書

2007年3月31日に終了する年度より、当社は株主資本等変動計算書に係る新たな会計基準(2005年12月27日に企業会計基準委員会が公表した「株主資本等変動計算書に関する会計基準」と当該会計基準の適用指針(2005年12月27日に企業会計基準委員会が公表した「株主資本等変動計算書に関する会計基準の適用指針(企業会計基準適用指針第9号)」))を適用しました。

(18) 組替

過年度の数値は、2008年の表示方法に適合するように、一部勘定科目の組み替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。

(19) 会計処理方法の変更

1. 貸借対照表の純資産の部の表示

当社は、2007年3月31日に終了する年度から、貸借対照表の純資産の部の表示に係る新たな会計基準(2005年12月9日付けで企業会計基準委員会の公表した「貸借対照表の純資産の部の表示に関する会計基準」と当該会計基準の適用指針(2005年12月9日付けで企業会計基準委員会の公表した「貸借対照表の純資産の部の表示に関する会計基準等の適用指針(企業会計基準適用指針第8号)」))を適用しました。

2007年3月31日現在の連結貸借対照表は、これらの新会計基準に従って作成され、資産、負債、及び、純資産の3つの部から構成されています。2006年3月31日現在の連結貸借対照表は、資産、負債、少数株主持分、及び、資本の部から構成される従来の表示ルールに従って作成されています。

これらの新会計基準のもとでは、以下の項目については2006年3月31日現在と2007年3月31日現在で表示内容に相違が生じます。すなわち、純資産の部には繰延ヘッジ損益が含まれています。従来の表示ルールでは、繰延ヘッジ損益は税効果を考慮せずに資産または負債の部に含まれていました。新株予約権と少数株主持分は2007年3月31日現在においては純資産の部に含まれます。従来の表示ルールでは、新株予約権と少数株主持分を負債の部または固定負債と資本の間にそれぞれ表示することが求められていました。

これらの新会計基準の適用は、2007年3月31日に終了する年度の連結損益計算書には影響を与えません。また、2007年3月31日現在においてこれらの新会計基準が適用されていなければ、従来の資本の部の合計に相当する金額は5,348億6,600万円となっております。

2. ストック・オプション等

当社は、2007年3月31日に終了する年度から、ストック・オプション等に係る新たな会計基準(2005年12月27日付けで企業会計基準委員会の公表した「ストック・オプション等に関する会計基準」と当該会計基準の適用指針(2006年5月31日付けで企業会計基準委員会の公表した「ストック・オプション等に関する会計基準の適用指針(企業会計基準適用指針第11号)」))を適用しました。この基準の適用によって、2007年3月31日に終了する年度の営業利益及び税金等調整前当期純利益は3億6,600万円減少しました。セグメント情報に与える影響については注記10を参照願います。

3. 役員賞与

当社は、2007年3月31日に終了する年度から、役員賞与に係る新たな会計基準(2005年11月29日付けで企業会計基準委員会の公表した「役員賞与に関する会計基準」)を適用しました。この基準の適用によって、2007年3月31日に終了する年度の営業利益及び税金等調整前当期純利益は3億600万円減少しました。セグメント情報に与える影響については注記10を参照願います。

4. 特別修繕引当金

2007年4月1日から、当社の船舶保有子会社は船舶の特別修繕引当金を、この引当金を既に引き当ててきている子会社に加え、引き当てることになりました。この変更は当社の中期経営計画に沿った船舶運航規模拡大、及び、定期検査に係る修繕費用の急激な上昇に備えるものであります。この変更に伴いまして、営業利益は33億5,800万円(3,351万6,000ドル)減少し、税引前利益は141億5,100万円(1億4,124万2,000ドル)だけ減少しました。セグメント情報に与える影響については注記10を参照願います。

3. 有価証券

A. 以下の表は、2008年及び2007年3月31日現在の、時価のある有価証券に関する取得原価、連結貸借対照表計上額及び時価の要約です。

(a) 満期保有目的の債券：

時価が連結貸借対照表計上額を超えるもの

| | 単位：百万円 | | 単位：千米ドル (注記1) |
|------------|--------|--------|------------------|
| | 2008 | 2007 | 2008 |
| 連結貸借対照表計上額 | ¥2,005 | ¥2,011 | \$20,012 |
| 時価 | 2,008 | 2,035 | 20,042 |
| 差額 | 3 | 24 | 30 |

時価が連結貸借対照表計上額を超えないもの

| | 単位：百万円 | | 単位：千米ドル (注記1) |
|------------|--------|------|------------------|
| | 2008 | 2007 | 2008 |
| 連結貸借対照表計上額 | ¥- | ¥- | \$- |
| 時価 | - | - | - |
| 差額 | - | - | - |

(b) その他有価証券：

2008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 | ¥37,655 | ¥104,187 | ¥66,532 |
| 債券 | 15 | 16 | 1 |
| その他 | 591 | 600 | 9 |
| 合計 | ¥38,261 | ¥104,803 | ¥66,542 |

| 種類 | 単位：千米ドル(注記1) | | |
|-----|--------------|-------------|-----------|
| | 取得原価 | 連結貸借対照表計上額 | 差額 |
| 株式 | \$375,836 | \$1,039,894 | \$664,058 |
| 債券 | 150 | 160 | 10 |
| その他 | 5,899 | 5,989 | 90 |
| 合計 | \$381,885 | \$1,046,043 | \$664,158 |

2007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 | ¥40,238 | ¥152,561 | ¥112,323 |
| 債券 | 5 | 5 | 0 |
| その他 | 494 | 498 | 4 |
| 合計 | ¥40,737 | ¥153,064 | ¥112,327 |

2008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 | ¥12,549 | ¥10,826 | ¥(1,723) |
| 債券 | - | - | - |
| その他 | 3,234 | 2,305 | (929) |
| 合計 | ¥15,783 | ¥13,131 | ¥(2,652) |

| 種類 | 単位：千米ドル(注記1) | | |
|-----|--------------|------------|------------|
| | 取得原価 | 連結貸借対照表計上額 | 差額 |
| 株式 | \$125,252 | \$108,055 | \$(17,197) |
| 債券 | - | - | - |
| その他 | 32,279 | 23,006 | (9,273) |
| 合計 | \$157,531 | \$131,061 | \$(26,470) |

2007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 | ¥5,344 | ¥4,762 | ¥(582) |
| 債券 | 10 | 10 | (0) |
| その他 | 4,548 | 4,502 | (46) |
| 合計 | ¥9,902 | ¥9,274 | ¥(628) |

B. 以下の表は、2008年及び2007年3月31日現在の、時価のない有価証券の連結貸借対照表計上額の要約です。

| 種類 | 単位：百万円 | | 単位：千米ドル (注記1) |
|-------|------------|---------|------------------|
| | 2008 | 2007 | 2008 |
| | 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 | ¥10,862 | ¥10,984 | \$108,414 |
| その他 | 105 | 157 | 1,048 |
| 合計 | ¥10,967 | ¥11,141 | \$109,462 |

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。

2008年3月31日に終了する年度：

| 種類 | 単位：百万円 | | | | |
|---------|--------|-------------|--------------|------|--------|
| | 1年以内 | 1年超 5年以内 | 5年超 10年以内 | 10年超 | 合計 |
| 国債・地方債等 | ¥- | ¥- | ¥16 | ¥- | ¥ 16 |
| 社債 | - | 2,000 | - | - | 2,000 |
| その他 | - | - | - | - | - |
| 合計 | ¥- | ¥2,000 | ¥16 | ¥- | ¥2,016 |

| 種類 | 単位：千米ドル(注記1) | | | | |
|---------|--------------|-------------|--------------|------|----------|
| | 1年以内 | 1年超 5年以内 | 5年超 10年以内 | 10年超 | 合計 |
| 国債・地方債等 | \$- | \$- | \$160 | \$- | \$ 160 |
| 社債 | - | 19,962 | - | - | 19,962 |
| その他 | - | - | - | - | - |
| 合計 | \$- | \$19,962 | \$160 | \$- | \$20,122 |

2007年3月31日に終了する年度：

| 種類 | 単位：百万円 | | | | |
|---------|--------|-------------|--------------|------|--------|
| | 1年以内 | 1年超 5年以内 | 5年超 10年以内 | 10年超 | 合計 |
| 国債・地方債等 | ¥- | ¥- | ¥15 | ¥- | ¥ 15 |
| 社債 | - | 2,000 | - | - | 2,000 |
| その他 | 32 | - | - | - | 32 |
| 合計 | ¥32 | ¥2,000 | ¥15 | ¥- | ¥2,047 |

D. 2008年及び2007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. 2008年及び2007年3月31日に終了する年度に売却したその他有価証券の売却額及びその売却損益は以下の通りです。

| | 単位：百万円 | | 単位：千米ドル (注記1) |
|---------|--------|--------|------------------|
| | 2008 | 2007 | 2008 |
| 売却額 | ¥4,922 | ¥1,202 | \$49,127 |
| 売却益の合計額 | 3,529 | 868 | 35,223 |
| 売却損の合計額 | 20 | 17 | 200 |

4. デリバティブ取引

当社グループは、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2008年及び2007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 (注記1) |
|-----------------|--------|--------|------------------|
| | 2008 | 2007 | 2008 |
| (1) 通貨関連 | | | |
| 為替予約取引： | | | |
| 売建(米ドル) | | | |
| 契約額 | ¥915 | ¥7,968 | \$9,133 |
| 評価益(損) | 35 | (149) | 349 |

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。

| | 単位：百万円 | | 単位：千米ドル (注記1) |
|-------------|---------|---------|------------------|
| | 2008 | 2007 | 2008 |
| 通貨スワップ取引： | | | |
| 受取円、支払米ドル | | | |
| 契約額 | ¥49,500 | ¥35,500 | \$494,061 |
| 評価益(損) | 1,603 | (2,186) | 16,000 |
| 受取円、支払ユーロ | | | |
| 契約額 | ¥ 500 | ¥ 500 | \$ 4,991 |
| 評価損 | (115) | (90) | (1,148) |
| 受取ユーロ、支払米ドル | | | |
| 契約額 | ¥ 7,233 | ¥ 6,652 | \$ 72,193 |
| 評価益(損) | 472 | (10) | 4,711 |
| 受取ユーロ、支払円 | | | |
| 契約額 | ¥ - | ¥ 2,348 | \$ - |
| 評価益 | - | 22 | - |

| | 単位：百万円 | | 単位：千米ドル (注記1) |
|-----------------|---------|---------|------------------|
| | 2008 | 2007 | 2008 |
| (2) 金利関連 | | | |
| 金利スワップ取引： | | | |
| 受取変動、支払固定 | | | |
| 契約額 | ¥77,187 | ¥38,717 | \$770,406 |
| 評価損 | (1,552) | (195) | (15,491) |
| 受取固定、支払変動 | | | |
| 契約額 | ¥ - | ¥ 1,403 | \$ - |
| 評価益 | - | 25 | - |

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

| | 単位：百万円 | | 単位：千米ドル (注記1) |
|-----------|---------|---------|------------------|
| | 2008 | 2007 | 2008 |
| 金利スワップ取引 | | | |
| 受取変動、支払固定 | | | |
| 契約額 | ¥22,262 | ¥19,932 | \$222,198 |
| 評価損 | (1,100) | (287) | (10,979) |
| 受取固定、支払変動 | | | |
| 契約額 | ¥13,771 | ¥16,591 | \$137,449 |
| 評価益(損) | 17 | (69) | 170 |
| 受取変動、支払変動 | | | |
| 契約額 | ¥12,632 | ¥13,029 | \$126,080 |
| 評価益 | 13 | 20 | 130 |

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

2008年3月31日現在の短期有利子負債(516億7,400万円：5億1,576万ドル)の大部分は無担保債務です。2007年3月31日現在の短期有利子負債は892億3,500万円です。短期有利子負債の金利は、主として変動金利に基づいて設定されております。

(2) 長期有利子負債

2008年及び2007年3月31日現在の長期有利子負債は、以下の構成となっております。

| | 単位：百万円 | | 単位：千米ドル (注記1) |
|---|----------|----------|------------------|
| | 2008 | 2007 | 2008 |
| 社債： | | | |
| 2009年満期円建普通社債、利率1.190%..... | ¥ 10,000 | ¥ 10,000 | \$ 99,810 |
| 2008年満期円建普通社債、変動利率..... | - | 1,000 | - |
| 2009年から2015年満期ユーロミディアムタームノート、変動利率/固定利率..... | 44,758 | 28,450 | 446,731 |
| 2011年満期円建普通社債、利率0.000%..... | 49,130 | 50,000 | 490,368 |
| 2011年満期円建普通社債、利率1.480%..... | 1,000 | 1,000 | 9,981 |
| 2011年満期円建普通社債、利率1.460%..... | 2,000 | 2,000 | 19,962 |
| 2014年満期円建普通社債、利率1.760%..... | 10,000 | 10,000 | 99,810 |
| 2015年満期円建普通社債、利率1.590%..... | 15,000 | 15,000 | 149,716 |
| 2016年満期円建普通社債、利率2.070%..... | 15,000 | 15,000 | 149,716 |
| 担保付借入金： | | | |
| 日本政策投資銀行からの2019年までに返済予定の借入金、利率0.94%から8.50%... | 80,778 | 85,393 | 806,248 |
| その他の金融機関からの2021年までに返済予定の借入金、利率0.50%から5.82%... | 50,276 | 73,755 | 501,807 |
| 無担保借入金： | | | |
| その他の金融機関からの2022年までに返済予定の借入金、利率0.98%から7.78%... | 255,085 | 188,585 | 2,546,012 |
| | 533,027 | 480,183 | 5,320,161 |
| 1年以内に返済予定の金額..... | 73,747 | 81,649 | 736,071 |
| | ¥459,280 | ¥398,534 | \$4,584,090 |

2008年3月31日現在、長期有利子負債の各年毎の返済・償還予定金額は、以下の通りです。

| 3月31日に終了する年度 | 単位：百万円 | 単位：千米ドル (注記1) |
|--------------|----------|------------------|
| 2009..... | ¥ 73,747 | \$ 736,071 |
| 2010..... | 79,020 | 788,701 |
| 2011..... | 95,894 | 957,121 |
| 2012..... | 35,491 | 354,237 |
| 2013..... | 46,869 | 467,801 |
| 2014年以降..... | 202,005 | 2,016,230 |
| | ¥533,027 | \$5,320,161 |

(3) 担保資産と担保付債務

2008年3月31日現在、以下の資産が短期有利子負債及び長期有利子負債に対する担保に供されております。

| 担保資産 | 単位：百万円 | 単位：千米ドル (注記1) |
|---------|----------|------------------|
| 船舶 | ¥205,086 | \$2,046,971 |
| 建物及び構築物 | 5,836 | 58,249 |
| 土地 | 4,392 | 43,837 |
| 投資有価証券 | 51,323 | 512,257 |
| その他 | 46 | 459 |
| | ¥266,683 | \$2,661,773 |

| 担保付債務 | 単位：百万円 | 単位：千米ドル (注記1) |
|---------------|----------|------------------|
| 短期借入金 | ¥ - | \$ - |
| 1年以内返済予定長期借入金 | 28,018 | 279,649 |
| 長期借入金 | 103,035 | 1,028,396 |
| | ¥131,053 | \$1,308,045 |

6. 偶発債務

2008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993億3,100万円(9億9,142万6千ドル)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. 純資産

注記2(19)1の通り、純資産は、株主資本、評価・換算差額等、新株予約権、及び、少数株主持分の4つの部から構成されています。2006年5月1日から日本では会社法が商法に代わって施行されています。会社法は2006年4月30日後に生じた取引及び2006年4月30日後に終了する年度に適用されます。日本の法令によれば、新株発行に対する払い込み金額は全て資本金にあてる必要があります。ただし、取締役会の決議に基づいて、企業は新株発行価額の50%を超えない金額を資本準備金として計上し、資本剰余金に含めることができます。会社法では剰余金の配当が行われる場合、配当金の10%相当額、又は、資本金の25%相当額が資本準備金及び利益準備金の合計額を超過する場合のその超過額のうち、いずれか少ない金額を資本準備金又は利益準備金として積み立てるべきことが定められています。利益準備金は、添付の連結貸借対照表では利益剰余金に含まれております。商法では、現金配当及び他の現金支払いの少なくとも10%に相当する金額を、資本準備金と利益準備金の合計額が資本金の25%に達するまで、利益準備金として積立てるべきことを定めております。商法では、資本準備金及び利益準備金は、株主総会の決議により欠損の填補に充てることができ、また、取締役会の決議があれば資本金に組み入れることができます。会社法では、このような充当措置のいずれにおいても、株主総会の決議が必要とされます。資本準備金と利益準備金は配当の支払に用いることはできません。ただし、商法では、資本準備金と利益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は、株主総会の決議を経て配当に充てることができます。会社法では、資本準備金と利益準備金の全額が資本剰余金及び利益剰余金にそれぞれ振り替えることができ、これらを配当の原資とすることもできます。当社の配当可能限度額は、日本の法令に準拠して、当社の個別財務諸表に基づいて算出されます。2008年6月24日開催の定時株主総会において203億5,400万円(2億315万4千ドル)の現金配当が承認されました。このような剰余金処分は2008年3月31日現在の連結財務諸表には計上されていません。このような剰余金処分は株主の承認があった期において認識されます。

(A) 発行済株式数

2008年及び2007年3月31日に終了する年度における発行済株式数の変動は以下の通りです。

| | 普通株式 (千株) | 自己株式 (千株) |
|--------------|--------------|--------------|
| 2006年3月31日現在 | 1,205,410 | 10,259 |
| 増加株式数 | — | 1,204 |
| 減少株式数 | — | (1,348) |
| 2007年3月31日現在 | 1,205,410 | 10,115 |
| 増加株式数 | 785 | 696 |
| 減少株式数 | — | (1,142) |
| 2008年3月31日現在 | 1,206,195 | 9,669 |

(B) 新株予約権

2008年及び2007年3月31日における新株予約権の内容は以下の通りです。

| | 単位：百万円 | | 単位：千米ドル (注記1) |
|-----------|--------|------|------------------|
| | 2008 | 2007 | 2008 |
| ストックオプション | ¥968 | ¥366 | \$9,662 |
| 合計 | ¥968 | ¥366 | \$9,662 |

(C) 配当金

(1) 2008年3月31日に終了する年度に支払われた配当金は以下の通りです。

| | 単位：百万円 | 単位：千米ドル (注記1) |
|----------------------|---------|------------------|
| 2007年6月21日開催の株主総会決議 | ¥13,156 | \$131,311 |
| 2007年10月30日開催の取締役会決議 | 16,758 | 167,262 |
| 合計 | ¥29,914 | \$298,573 |

(2) 2008年3月31日現在の利益剰余金に含まれ、翌期以降に支払われる予定の配当金は以下の通りです。

| | 単位：百万円 | 単位：千米ドル (注記1) |
|---------------------|---------|------------------|
| 2008年6月24日開催の株主総会決議 | ¥20,354 | \$203,154 |
| 合計 | ¥20,354 | \$203,154 |

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 (注記1) |
|-----------------------|----------|---------|------------------|
| | 2008 | 2007 | 2008 |
| その他－純額： | | | |
| 有価証券の売却益 | ¥ 0 | ¥ 0 | \$ 0 |
| 為替差益(損) | (5,612) | 1,656 | (56,014) |
| のれんの償却額 | 1,306 | 1,296 | 13,035 |
| 船舶、投資有価証券及びその他資産の売却益 | 23,014 | 19,918 | 229,704 |
| 船舶、投資有価証券及びその他資産の除売却損 | (2,097) | (501) | (20,930) |
| 関係会社清算損 | (64) | (197) | (639) |
| 投資有価証券等評価損 | (3,131) | (210) | (31,251) |
| 貸倒引当金繰入 | (800) | (172) | (7,985) |
| 特別退職金 | (79) | (325) | (789) |
| 海難関連費用 | — | (2,213) | — |
| 過年度特別修繕引当金繰入額 | (10,847) | — | (108,264) |
| その他 | 16,312 | 5,006 | 162,812 |
| 合計 | ¥ 18,002 | ¥24,258 | \$ 179,679 |

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、2008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 | | |
|------------|---------|------|---------|
| | 器具及び備品 | その他 | 合計 |
| 取得価額相当額 | ¥46,704 | ¥817 | ¥47,521 |
| 減価償却累計額相当額 | 31,693 | 549 | 32,242 |
| 期末残高相当額 | ¥15,011 | ¥268 | ¥15,279 |

| | 単位: 千米ドル(注記1) | | |
|------------|---------------|---------|-----------|
| | 器具及び備品 | その他 | 合計 |
| 取得価額相当額 | \$466,154 | \$8,155 | \$474,309 |
| 減価償却累計額相当額 | 316,329 | 5,480 | 321,809 |
| 期末残高相当額 | \$149,825 | \$2,675 | \$152,500 |

(2) 2008年3月31日時点の未経過リース料(利息相当額を含む)期末残高相当額

| | 単位: 百万円 | | 単位: 千米ドル (注記1) |
|-----|---------|--------|-------------------|
| | 2008 | 2007 | 2008 |
| 1年内 | ¥ 4,220 | ¥6,462 | \$ 42,120 |
| 1年超 | 17,470 | 8,054 | 174,369 |
| 合計 | ¥21,690 | 652 | \$216,489 |

(3) 支払リース料、減価償却費相当額及び支払利息相当額

| | 単位: 百万円 | | 単位: 千米ドル (注記1) |
|----------|---------|--------|-------------------|
| | 2008 | 2007 | 2008 |
| 支払リース料 | ¥5,541 | ¥6,462 | \$55,305 |
| 減価償却費相当額 | 6,196 | 8,054 | 61,842 |
| 支払利息相当額 | 500 | 652 | 4,991 |

(4) 減価償却費相当額の算定方法

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

(5) 利息相当額の算定方法

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

(6) 減損損失

リース資産に配分された減損損失はありません。

(B) 2008年3月31日時点のオペレーティング・リース取引の未経過リース料:

| | 単位: 百万円 | | 単位: 千米ドル (注記1) |
|-----|----------|--------|-------------------|
| | 2008 | 2007 | 2008 |
| 1年内 | ¥ 38,451 | ¥6,462 | \$ 383,781 |
| 1年超 | 190,845 | 8,054 | 1,904,831 |
| 合計 | ¥229,296 | 652 | \$2,288,612 |

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、2008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 | 合計 |
| 取得価額..... | ¥107 | ¥107 |
| 減価償却累計額..... | 100 | 100 |
| 期末残高..... | ¥ 7 | ¥ 7 |

| | 単位: 千米ドル(注記1) | |
|--------------|---------------|---------|
| | 器具及び備品 | 合計 |
| 取得価額..... | \$1,068 | \$1,068 |
| 減価償却累計額..... | 998 | 998 |
| 期末残高..... | \$ 70 | \$ 70 |

(2) 2008年3月31日時点の未経過リース料(利息相当額を含む)期末残高相当額

| | 単位: 百万円 | 単位: 千米ドル (注記1) |
|----------|----------|-------------------|
| | 1年内..... | ¥22 |
| 1年超..... | - | - |
| 合計..... | ¥22 | \$220 |

(3) 受取リース料、減価償却費及び受取利息相当額

| | 単位: 百万円 | | 単位: 千米ドル (注記1) |
|--------------|---------|------|-------------------|
| | 2008 | 2007 | 2008 |
| 受取リース料..... | ¥22 | ¥34 | \$220 |
| 減価償却費..... | 11 | 19 | 110 |
| 受取利息相当額..... | 1 | 2 | 10 |

(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) 2008年3月31日時点のオペレーティング・リース取引の未経過リース料:

| | 単位: 百万円 | 単位: 千米ドル (注記1) |
|----------|----------|-------------------|
| | 1年内..... | ¥ 6,510 |
| 1年超..... | 31,672 | 316,119 |
| 合計..... | ¥38,182 | \$381,096 |

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

| 2008年3月31日に終了する年度: | 不定期 専用船事業 | コンテナ船 事業 | ロジスティクス 事業 | フェリー・ 内航事業 | 関連事業 | その他事業 | 消去又は全社 | 連結 |
|---------------------------------|--------------|-------------|---------------|---------------|----------|----------|------------|------------|
| 1. 売上高 | | | | | | | | |
| (1) 外部顧客に対する売上高... | ¥1,024,797 | ¥686,829 | ¥61,236 | ¥53,100 | ¥108,860 | ¥ 10,875 | ¥ - | ¥1,945,697 |
| (2) セグメント間の内部売上高 又は振替高 | 2,444 | 1,752 | 1,505 | 139 | 20,198 | 12,182 | (38,220) | - |
| 計 | 1,027,241 | 688,581 | 62,741 | 53,239 | 129,058 | 23,057 | (38,220) | 1,945,697 |
| 2. 営業費用 | 758,562 | 687,267 | 61,608 | 52,024 | 116,692 | 15,454 | (37,195) | 1,654,412 |
| 営業利益 | ¥ 268,679 | ¥ 1,314 | ¥ 1,133 | ¥ 1,215 | ¥ 12,366 | ¥ 7,603 | ¥ (1,025) | ¥ 291,285 |
| 3. 資産、減価償却費 及び資本的支出: | | | | | | | | |
| (1) 資産 | ¥ 989,607 | ¥352,856 | ¥55,961 | ¥50,686 | ¥290,992 | ¥412,947 | ¥(252,498) | ¥1,900,551 |
| (2) 減価償却費 | 46,828 | 13,523 | 1,537 | 3,366 | 6,226 | 2,776 | 225 | 74,481 |
| (3) 資本的支出 | 198,810 | 80,485 | 716 | 10,452 | 9,736 | 3,402 | (27) | 303,574 |

単位: 千米ドル(注記1)

| 2008年3月31日に終了する年度: | 不定期 専用船事業 | コンテナ船 事業 | ロジスティクス 事業 | フェリー・ 内航事業 | 関連事業 | その他事業 | 消去又は全社 | 連結 |
|---------------------------------|--------------|-------------|---------------|---------------|-------------|-------------|---------------|--------------|
| 1. 売上高 | | | | | | | | |
| (1) 外部顧客に対する売上高... | \$10,228,535 | \$6,855,265 | \$611,199 | \$529,993 | \$1,086,536 | \$ 108,544 | \$ - | \$19,420,072 |
| (2) セグメント間の内部売上高 又は振替高 | 24,394 | 17,487 | 15,021 | 1,387 | 201,597 | 121,589 | (381,475) | - |
| 計 | 10,252,929 | 6,872,752 | 626,220 | 531,380 | 1,288,133 | 230,133 | (381,475) | 19,420,072 |
| 2. 営業費用 | 7,571,234 | 6,859,637 | 614,911 | 519,253 | 1,164,708 | 154,247 | (371,244) | 16,512,746 |
| 営業利益 | \$ 2,681,695 | \$ 13,115 | \$ 11,309 | \$ 12,127 | \$ 123,425 | \$ 75,886 | \$ (10,231) | \$ 2,907,326 |
| 3. 資産、減価償却費 及び資本的支出: | | | | | | | | |
| (1) 資産 | \$ 9,877,303 | \$3,521,868 | \$558,549 | \$505,899 | \$2,904,402 | \$4,121,639 | \$(2,520,192) | \$18,969,468 |
| (2) 減価償却費 | 467,392 | 134,974 | 15,341 | 33,596 | 62,142 | 27,707 | 2,246 | 743,398 |
| (3) 資本的支出 | 1,984,330 | 803,324 | 7,146 | 104,322 | 97,175 | 33,955 | (269) | 3,029,983 |

(会計処理の方法の変更)

注記2(19)4の通り、2007年4月1日から、当社の船舶保有子会社は船舶の特別修繕引当金を、この引当金を既に引き当ててきている子会社に加え、引き当てることになりました。この変更に伴い、以前の会計方式と比較して、営業費用は不定期専用船事業で28億4,600万円(2,840万6,000ドル)、コンテナ船事業で4億8,800万円(487万1,000ドル)、及び、フェリー・内航事業で2,300万円(23万ドル)の増加となりました。これに応じてそれぞれのセグメントの営業利益は減少いたしました。

単位：百万円

| 2007年3月31日に終了する年度： | 不定期 専用船事業 | コンテナ船 事業 | ロジスティクス 事業 | フェリー・ 内航事業 | 関連事業 | その他事業 | 消去又は全社 | 連結 |
|--------------------------------|--------------|-------------|---------------|---------------|----------|----------|------------|------------|
| 1. 売上高 | | | | | | | | |
| (1)外部顧客に対する売上高... | ¥787,039 | ¥568,590 | ¥55,570 | ¥49,849 | ¥ 99,670 | ¥ 7,717 | ¥ - | ¥1,568,435 |
| (2)セグメント間の内部売上高 又は振替高 | 2,194 | 2,430 | 1,514 | 144 | 20,294 | 11,353 | (37,929) | - |
| 計 | 789,233 | 571,020 | 57,084 | 49,993 | 119,964 | 19,070 | (37,929) | 1,568,435 |
| 2. 営業費用 | 635,252 | 573,974 | 55,657 | 49,532 | 108,304 | 13,683 | (36,040) | 1,400,362 |
| 営業利益(損失) | ¥153,981 | ¥ (2,954) | ¥ 1,427 | ¥ 461 | ¥ 11,660 | ¥ 5,387 | ¥ (1,889) | ¥ 168,073 |
| 3. 資産、減価償却費及び 資本的支出 | | | | | | | | |
| (1)資産 | ¥817,317 | ¥271,485 | ¥56,715 | ¥50,050 | ¥300,113 | ¥360,500 | ¥(216,240) | ¥1,639,940 |
| (2)減価償却費 | 41,707 | 11,821 | 1,469 | 3,578 | 6,416 | 3,320 | 270 | 68,581 |
| (3)資本的支出 | 109,857 | 30,328 | 909 | 4,387 | 8,285 | 111 | - | 153,877 |

(会計処理の方法の変更)

- 注記2(19)2「ストック・オプション等」の通り、当社は、2007年3月31日に終了する年度から、ストック・オプション等に係る新たな会計基準(2005年12月27日付けで企業会計基準委員会の公表した「ストック・オプション等に関する会計基準」)と当該会計基準の適用指針(2006年5月31日付けで企業会計基準委員会の公表した「ストック・オプション等に関する会計基準の適用指針(企業会計基準適用指針第11号)」)を適用しました。
この基準の適用によって、営業利益は不定期専用船事業で2億1,600万円、コンテナ船事業で1億2,500万円、ロジスティクス事業で900万円、フェリー・内航事業で500万円、関連事業で1,000万円、及び、その他の事業で200万円減少しました。
- 注記2(19)3「役員賞与」の通り、当社は、2007年3月31日に終了する年度から、役員賞与に係る新たな会計基準(2005年11月29日付けで企業会計基準委員会の公表した「役員賞与に関する会計基準」)を適用しました。この基準の適用によって、営業利益は不定期専用船事業で1億3,900万円、コンテナ船事業で1億円、ロジスティクス事業で500万円、フェリー・内航事業で300万円、関連事業で5,900万円、及び、その他の事業で100万円減少しました。

(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、中国、及びその他アジア各国
- その他： 中南米、アフリカ、豪州各国

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おります。

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

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

単位：百万円

| 2008年3月31日に終了する年度： | 日本 | 北米 | 欧州 | アジア | その他 | 消去又は全社 | 連結 |
|----------------------------|------------|---------|----------|---------|---------|------------|------------|
| 1. 売上高 | | | | | | | |
| (1)外部顧客に対する売上高 | ¥1,866,521 | ¥40,392 | ¥ 15,592 | ¥23,001 | ¥ 191 | ¥ - | ¥1,945,697 |
| (2)セグメント間の内部売上高又は振替高 | 5,631 | 18,037 | 13,844 | 10,030 | 3,949 | (51,491) | - |
| 計 | 1,872,152 | 58,429 | 29,436 | 33,031 | 4,140 | (51,491) | 1,945,697 |
| 2. 営業費用 | 1,598,132 | 45,360 | 23,744 | 31,547 | 4,071 | (48,442) | 1,654,412 |
| 営業利益 | ¥ 274,020 | ¥13,069 | ¥ 5,692 | ¥ 1,484 | ¥ 69 | ¥ (3,049) | ¥ 291,285 |
| 3. 資産 | ¥1,775,035 | ¥55,332 | ¥157,599 | ¥40,646 | ¥28,735 | ¥(156,796) | ¥1,900,551 |

単位：千ドル(注記1)

| 2008年3月31日に終了する年度： | 日本 | 北米 | 欧州 | アジア | その他 | 消去又は全社 | 連結 |
|-----------------------|--------------|-----------|-------------|-----------|-----------|---------------|--------------|
| 1. 売上高 | | | | | | | |
| (1) 外部顧客に対する売上高 | \$18,629,814 | \$403,154 | \$ 155,624 | \$229,574 | \$ 1,906 | \$ - | \$19,420,072 |
| (2) セグメント間の内部売上高又は振替高 | 56,203 | 180,028 | 138,178 | 100,110 | 39,415 | (513,934) | - |
| 計 | 18,686,017 | 583,182 | 293,802 | 329,684 | 41,321 | (513,934) | 19,420,072 |
| 2. 営業費用 | 15,951,014 | 452,740 | 236,990 | 314,872 | 40,632 | (483,502) | 16,512,746 |
| 営業利益 | \$ 2,735,003 | \$130,442 | \$ 56,812 | \$ 14,812 | \$ 689 | \$ (30,432) | \$ 2,907,326 |
| 3. 資産 | \$17,716,688 | \$552,271 | \$1,573,001 | \$405,689 | \$286,805 | \$(1,564,986) | \$18,969,468 |

(会計処理の方法の変更)

注記2(19)4の通り、2007年4月1日から、当社の船舶保有子会社は特別修繕引当金を、この引当金を既に引き当ててきている子会社に加え、引き当てることになりました。この変更に伴い、以前の会計方式と比較して、日本での営業費用は33億5,800万円(3,351万6,000ドル)増加し、また、それに伴って日本の営業利益は減少しました。この変更によるセグメントへの影響は日本以外では生じていません。

単位：百万円

| 2007年3月31日に終了する年度： | 日本 | 北米 | 欧州 | アジア | その他 | 消去又は全社 | 連結 |
|-----------------------|------------|---------|----------|---------|--------|------------|------------|
| 1. 売上高 | | | | | | | |
| (1) 外部顧客に対する売上高 | ¥1,490,370 | ¥45,011 | ¥ 16,877 | ¥16,074 | ¥ 103 | ¥ - | ¥1,568,435 |
| (2) セグメント間の内部売上高又は振替高 | 5,716 | 16,922 | 8,057 | 8,664 | 2,469 | (41,828) | - |
| 計 | 1,496,086 | 61,933 | 24,934 | 24,738 | 2,572 | (41,828) | 1,568,435 |
| 2. 営業費用 | 1,342,716 | 50,590 | 20,026 | 23,091 | 2,469 | (38,530) | 1,400,362 |
| 営業利益 | ¥ 153,370 | ¥11,343 | ¥ 4,908 | ¥ 1,647 | ¥ 103 | ¥ (3,298) | ¥ 168,073 |
| 3. 資産 | ¥1,576,913 | ¥37,369 | ¥120,225 | ¥19,831 | ¥4,833 | ¥(119,231) | ¥1,639,940 |

(会計処理の方法の変更)

- 注記2(19)2「ストック・オプション等」の通り、当社は、2007年3月31日に終了する年度から、ストック・オプション等に係る新たな会計基準(2005年12月27日付けで企業会計基準委員会の公表した「ストック・オプション等に関する会計基準」と当該会計基準の適用指針(2006年5月31日付けで企業会計基準委員会の公表した「ストック・オプション等に関する会計基準の適用指針(企業会計基準適用指針第11号)」)を適用しました。この基準の適用によって、営業利益は3億6千6百万円減少しました。
- 注記2(19)3「役員賞与」の通り、当社は、2007年3月31日に終了する年度から、役員賞与に係る新たな会計基準(2005年11月29日付けで企業会計基準委員会の公表した「役員賞与に関する会計基準」)を適用しました。この基準の適用によって、営業利益は3億6百万円減少しました。

(C) 海外売上高：

セグメントは、地理的接近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、中国、及びその他アジア各国 |
| 中南米： | ブラジル、チリ、及びその他中南米各国 |
| オセアニア： | オーストラリア及びその他オセアニア各国 |
| その他： | アフリカ、及びその他各国 |

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。

(所在地別セグメントの変更)

海外売上高を一層適切かつ明瞭に示すために、2008年3月31日に終了する年度より、従来その他に分類されていた中南米とオセアニアを分けて表示いたします。中南米とオセアニアの前年度の売上高は、それぞれ1,241億9,700万円(12億3,961万5,000ドル)及び2,064億5,500万円(20億6,063万5,000ドル)であり、連結売上高に占める割合はそれぞれ7.9%と13.2%でした。

単位：百万円

| 2008年3月31日に終了する年度： | 北米 | 欧州 | アジア | 中南米 | オセアニア | その他 | 合計 |
|----------------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|------------|
| 1. 海外売上高 | ¥424,032 | ¥317,668 | ¥373,041 | ¥221,417 | ¥297,076 | ¥113,760 | ¥1,746,994 |
| 2. 連結売上高 | - | - | - | - | - | - | ¥1,945,697 |
| 3. 海外売上高の連結売上高に占める割合 | 21.8% | 16.3% | 19.2% | 11.4% | 15.3% | 5.8% | 89.8% |

| 2008年3月31日に終了する年度: | 単位:千米ドル(注記1) | | | | | | 合計 |
|----------------------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|
| | 北米 | 欧州 | アジア | 中南米 | オセアニア | その他 | |
| 1. 海外売上高 | \$4,232,279 | \$3,170,656 | \$3,723,336 | \$2,209,971 | \$2,965,126 | \$1,135,442 | \$17,436,810 |
| 2. 連結売上高 | - | - | - | - | - | - | \$19,420,072 |
| 3. 海外売上高の連結売上高に占める割合 | 21.8% | 16.3% | 19.2% | 11.4% | 15.3% | 5.8% | 89.8% |

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、及びその他各国

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。

| 2007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 | ¥353,183 | ¥287,006 | ¥345,429 | ¥402,861 | ¥1,388,479 |
| 2. 連結売上高 | - | - | - | - | ¥1,568,435 |
| 3. 海外売上高の連結売上高に占める割合 | 22.5% | 18.3% | 22.0% | 25.7% | 88.5% |

11. 法人税等

2008年及び2007年3月31日に終了する年度においては、法定実効税率は概ね37.25%となっております。

(A) 2008年及び2007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 (注記1) |
|------------------|-----------|-----------|------------------|
| | 2008 | 2007 | 2008 |
| 繰延税金資産: | | | |
| 貸倒引当金損金算入限度超過額 | ¥ 119 | ¥ 1,606 | \$ 1,188 |
| 賞与引当金 | 2,198 | 1,989 | 21,938 |
| 退職給付引当金 | 5,009 | 5,380 | 49,995 |
| 役員退職慰勞引当金 | 858 | 1,034 | 8,564 |
| 株式評価損自己否認額 | 2,927 | 2,268 | 29,214 |
| 未払事業税・事業所税損金不算入額 | 2,068 | 881 | 20,641 |
| 繰越欠損金 | 3,816 | 4,339 | 38,088 |
| 未実現固定資産売却益 | 1,863 | 1,297 | 18,595 |
| 減損損失 | 896 | 1,004 | 8,943 |
| その他 | 1,945 | 2,000 | 19,413 |
| 繰延税金資産小計 | 21,699 | 21,798 | 216,579 |
| 評価性引当額 | (7,457) | (7,083) | (74,429) |
| 繰延税金資産合計 | 14,242 | 14,715 | 142,150 |
| 繰延税金負債: | | | |
| 圧縮記帳積立金 | (2,085) | (2,355) | (20,810) |
| 特別償却準備金 | (768) | (271) | (7,665) |
| その他有価証券評価差額金 | (24,125) | (42,143) | (240,792) |
| 退職給付信託設定益 | (4,339) | (4,339) | (43,308) |
| 評価差額 | (12,194) | (12,172) | (121,709) |
| 連結子会社留保利益等 | (16,665) | (12,166) | (166,334) |
| 繰延ヘッジ損益 | (12,885) | (12,464) | (128,606) |
| その他 | (756) | (959) | (7,546) |
| 繰延税金負債合計 | (73,817) | (86,869) | (736,770) |
| 純繰延税金負債の純額 | ¥(59,575) | ¥(72,154) | \$(594,620) |

(B) 2008年及び2007年3月31日に終了する年度における、法定実効税率と当社財務諸表上の税率の差異は以下の通りです。

2008年及び2007年3月31日に終了する年度における、法定実効税率と当社財務諸表上の税率との差異については、些少であるため、注記を省略しております。

12. 従業員退職給付と年金制度

2008年及び2007年3月31日現在の連結貸借対照表に計上されている退職給付引当金の内訳は以下の通りです。

| | 単位：百万円 | | 単位：千米ドル (注記1) |
|-------------|----------|----------|------------------|
| | 2008 | 2007 | 2008 |
| 退職給付債務 | ¥ 63,929 | ¥ 64,749 | \$ 638,078 |
| 未認識数理計算上の差異 | 4,066 | 20,979 | 40,583 |
| 前払年金費用 | 17,168 | 14,397 | 171,354 |
| 年金資産 | (70,694) | (85,188) | (705,599) |
| 退職給付引当金 | ¥ 14,469 | ¥ 14,937 | \$ 144,416 |

2008年及び2007年3月31日に終了する年度の連結損益計算書に計上されている退職給付費用の内訳は以下の通りです。

| | 単位：百万円 | | 単位：千米ドル (注記1) |
|----------------|---------|---------|------------------|
| | 2008 | 2007 | 2008 |
| 勤務費用 | ¥ 3,923 | ¥ 3,096 | \$ 39,156 |
| 利息費用 | 918 | 949 | 9,163 |
| 期待運用収益(減算) | (1,533) | (1,405) | (15,301) |
| 数理計算上の差異の費用処理額 | (1,686) | (1,084) | (16,829) |
| | ¥ 1,622 | ¥ 1,556 | \$ 16,189 |

2008年及び2007年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、2008年及び2007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、2.0%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。

13. スtock・オプション

(A) 費用計上額

2008年及び2007年3月31日に終了する年度のStock・オプションに係る費用計上額は以下の通りです。

| | 単位：百万円 | | 単位：千米ドル (注記1) |
|------------|--------|------|------------------|
| | 2008 | 2007 | 2008 |
| 販売費及び一般管理費 | ¥601 | ¥366 | \$5,999 |
| 合計 | ¥601 | ¥366 | \$5,999 |

(B) 内容及び条件

付与された年毎のStock・オプションの内容及び条件は以下の通りです。

| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
|----------|---------------------------|---|---|--|--|--|
| 付与対象者の人数 | 役員：13 取締役：19 従業員：52 | 役員：11 取締役：16 従業員：37 国内連結子会社 社長：34 | 役員：11 取締役：16 従業員：32 国内連結子会社 社長：34 | 役員：11 執行役員：17 従業員：38 国内連結子会社 社長：34 | 役員：11 執行役員：17 従業員：34 国内連結子会社 社長：37 | 役員：11 執行役員：20 従業員：33 国内連結子会社 社長：36 |

| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
|--------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|
| ストック・オプションの数 | 普通株式 1,560,000 | 普通株式 1,590,000 | 普通株式 1,570,000 | 普通株式 1,650,000 | 普通株式 1,670,000 | 普通株式 1,710,000 |
| 付与日 | 2002年9月11日 | 2003年8月8日 | 2004年8月5日 | 2005年8月5日 | 2006年8月11日 | 2007年8月10日 |
| 権利確定条件 | 規定なし | 規定なし | 規定なし | 規定なし | 規定なし | 規定なし |
| 対象勤務期間 | 規定なし | 規定なし | 規定なし | 規定なし | 規定なし | 規定なし |
| 権利行使期間 | 2004年6月26日から 2012年6月25日 | 2004年6月20日から 2013年6月25日 | 2005年6月20日から 2014年6月24日 | 2006年6月20日から 2015年6月23日 | 2007年6月20日から 2016年6月22日 | 2008年6月20日から 2017年6月21日 |

(C) 変動状況及び単価

付与された年毎のストック・オプションの変動状況及び単価は以下の通りです。

(1) スtock・オプションの変動状況

| 権利確定前 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
|--------------------|--------|---------|---------|-----------|-----------|-----------|
| 2007年3月31日現在の残高... | - | - | - | - | - | - |
| 付与 | - | - | - | - | - | 1,710,000 |
| 失効 | - | - | - | - | - | - |
| 権利確定 | - | - | - | - | - | 1,710,000 |
| 2008年3月31日現在の残高... | - | - | - | - | - | - |
| 権利確定後 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
| 2007年3月31日現在の残高... | 50,000 | 132,000 | 776,000 | 1,650,000 | 1,670,000 | - |
| 権利確定 | - | - | - | - | - | 1,710,000 |
| 権利行使 | 10,000 | 88,000 | 391,000 | 570,000 | - | - |
| 失効 | - | - | - | - | - | - |
| 2008年3月31日現在の残高... | 40,000 | 44,000 | 385,000 | 1,080,000 | 1,670,000 | 1,710,000 |

(2) スtock・オプションの単価

| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
|------------------|--------|--------|--------|--------|------|--------|
| 権利行使価格 | ¥ 264 | ¥ 377 | ¥ 644 | ¥ 762 | ¥841 | ¥1,962 |
| 行使時平均株価 | ¥1,782 | ¥1,508 | ¥1,496 | ¥1,609 | - | - |
| 付与日における公正な評価単価.. | - | - | - | - | ¥219 | ¥ 352 |

(D) スtock・オプションの公正な評価単価の見積方法

当社はブラック・ショールズ式を用いてストック・オプションの公正な評価単価を算定しました。この算定に用いられた主な基礎数値は以下の通りです。

| | 2007 |
|--------------|--------|
| 株価変動性 | 32.0% |
| 予想残存期間 | 5年10ヶ月 |
| 予想配当 | 20円/株 |
| 無リスク利率 | 1.48% |

14. 重要な非資金取引

(A) 2008年3月31日に終了する年度に新たに計上したリース資産及び債務の額は、それぞれ171億2,300万円(1億7,090万5,000ドル)であります。

(B) 新株予約権の行使

| | 単位：千米ドル (注記1) | |
|------------------------------|------------------|---------|
| | 2008 | 2008 |
| 新株予約権の行使による資本金の増加額 | ¥435 | \$4,342 |
| 新株予約権の行使による資本準備金の増加額 | 435 | 4,342 |
| 新株予約権の行使による新株予約権付社債減少額 | ¥870 | \$8,684 |

アニュアルレポートの作成と監査の位置付けについて

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

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

公認会計士の監査報告書

株式会社商船三井

株主各位及び取締役会 御中

当監査法人は、株式会社商船三井(会社)及び連結子会社の2008年3月31日及び2007年3月31日現在における添付の日本円で表示された連結貸借対照表、並びに同日をもって終了する連結会計年度の関連する連結損益計算書、連結株主資本等変動計算書及び連結キャッシュ・フロー計算書について監査を行った。この連結財務諸表の内容に関する責任は経営者にあり、当監査法人の責任は監査に基づいてこの連結財務諸表に対する意見を表明することにある。

当監査法人は、日本において一般に公正妥当と認められる監査の基準に準拠して監査を行った。この基準は、当監査法人に、連結財務諸表に重要な虚偽の表示が無いかどうかの合理的な保証を得るために監査を計画し、実行することを求めている。監査は、財務諸表内の金額及び開示内容を裏付ける証拠を試査的に調査することを含んでいる。監査はまた、経営者が採用した会計方針及び経営者によって行われた重要な見積もりの評価も含め、全体としての財務諸表の表示を検討することを含んでいる。当監査法人は、当方の監査が正当なものとして当方の意見表明のための根拠を成すものと信ずる。

当監査法人は、上記の連結財務諸表が、日本において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠して、株式会社商船三井及び連結子会社の2008年3月31日及び2007年3月31日現在の財務状態並びに同日をもって終了する連結会計年度の経営成績及びキャッシュ・フローの状況をすべての重要な点において適正に表示しているものと認める。

当監査法人としては、以下に挙げるような点にご注意いただきたい。

連結財務諸表に対する注記2(19)1の通り、2007年3月31日をもって終了する年度より、株式会社商船三井は、貸借対照表の純資産の部の表示に係る新たな会計基準を適用している。

連結財務諸表に対する注記2(19)4の通り、株式会社商船三井の船舶保有子会社は、船舶の特別修繕引当金を、この引当金を既に引き当ててきた子会社に加えて、2007年4月1日から引き当てる。

添付の2008年3月31日をもって終了する連結会計年度の連結財務諸表は、読者の便宜のために米ドルへ換算されたものである。監査はまた、日本円金額の米ドルへの換算を含んでおり、当監査法人は、連結財務諸表に対する注記1に記載の基準により米ドルへの換算がなされているものと認める。

KPMG AZSA & Co.

日本 東京

2008年6月24日

商船三井グループ

株式会社商船三井 2008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

不定期専用船事業

| | 登録事業所 | MOLの所有割合 (単位:%)* | 払込資本金 (単位:千) |
|--|--------|---------------------|-----------------|
| ■ BGT Ltd. | リベリア | 100.00 | US\$5 |
| ■ BIL Investments Ltd. | 英国 | 100.00 | £21 |
| ■ BLNG Inc. | 米国 | 75.00 | US\$1 |
| ■ 株式会社中国 SHIPPING エージェンシイズ | 日本 | 100.00 | ¥10,000 |
| ■ El Sol Shipping Ltd. S.A. | パナマ | 100.00 | US\$10 |
| ■ エム・オー・エルエヌジー輸送株式会社 | 日本 | 100.00 | ¥40,000 |
| ■ MCGC International Ltd. | バハマ | 80.10 | US\$1 |
| ■ Mitsui O.S.K. Bulk Shipping (Asia Oceania) Pte Ltd. | シンガポール | 100.00 | S\$2,350 |
| ■ Mitsui O.S.K. Bulk Shipping (Europe) Ltd. | 英国 | 100.00 | US\$402 |
| ■ Mitsui O.S.K. Bulk Shipping (USA) Inc. | 米国 | 100.00 | US\$200 |
| ■ 商船三井近海株式会社 | 日本 | 100.00 | ¥660,000 |
| ■ MOL-NIC Transport Ltd. | リベリア | 75.00 | US\$13,061 |
| ■ 商船三井タンカー管理株式会社 | 日本 | 100.00 | ¥100,000 |
| ■ Phoenix Tankers Pte. Ltd. | シンガポール | 100.00 | S\$158,630 |
| ■ パナマ、ケイマン諸島、リベリア、シンガポール、香港、キプロス、 マルタ国内の船主会社 (125社) | | | |
| ■ Tokyo Marine Asia Pte Ltd. | シンガポール | 100.00 | S\$500 |
| ■ 東京マリン株式会社 | 日本 | 87.13 | ¥2,000,000 |
| ■ Unix Line Pte Ltd. | シンガポール | 100.00 | S\$500 |
| ■ その他3社 | | | |
| ▲ アクトマリタイム株式会社 | 日本 | 49.00 | ¥90,000 |
| ▲ Aramo Shipping (Singapore) Pte Ltd. | シンガポール | 50.00 | US\$20,743 |
| ▲ 旭タンカー株式会社 | 日本 | 24.75 | ¥600,045 |
| ▲ バダック・エル・エヌ・ジー輸送株式会社 | 日本 | 25.00 | ¥80,000 |
| ▲ Bright Shipping Company Inc. | パナマ | 50.00 | US\$10 |
| ▲ 第一中央汽船株式会社 | 日本 | 26.37 | ¥13,258,410 |
| ▲ Gearbulk Holding Ltd. | バミューダ | 40.00 | US\$75,000 |
| ▲ M.S. Tanker Shipping Ltd. | 香港 | 50.00 | HK\$2,000 |
| ▲ 日産専用船株式会社 | 日本 | 40.00 | ¥640,000 |
| ▲ リベリア、パナマ、バハマ、マルタ、ノルウェー、 ケイマン諸島国内の船主会社 (26社) | | | |

コンテナ船事業

| | | | |
|---|---------|--------|------------|
| ■ 千葉宇徳株式会社 | 日本 | 100.00 | ¥90,000 |
| ■ 国際コンテナターミナル株式会社 | 日本 | 100.00 | ¥700,000 |
| ■ Mitsui O.S.K. Lines (Australia) Pty. Ltd. | オーストラリア | 100.00 | A\$1,000 |
| ■ Mitsui O.S.K. Lines (Austria) GmbH | オーストリア | 100.00 | €36 |
| ■ 株式会社 MOL JAPAN | 日本 | 100.00 | ¥100,000 |
| ■ Mitsui O.S.K. Lines (SEA) Pte Ltd. | シンガポール | 100.00 | S\$200 |
| ■ MOL (Singapore) Pte Ltd. | シンガポール | 100.00 | S\$5,000 |
| ■ MOL (America) Inc. | 米国 | 100.00 | US\$6 |
| ■ MOL (Asia) Ltd. | 香港 | 100.00 | HK\$40,000 |
| ■ MOL (Brasil) Ltda. | ブラジル | 100.00 | R\$1,677 |
| ■ MOL (Chile) Ltda. | チリ | 100.00 | \$100 |
| ■ MOL (China) Co., Ltd. | 中国 | 100.00 | US\$1,960 |
| ■ MOL (Europe) B.V. | オランダ | 100.00 | €456 |
| ■ MOL (Europe) GmbH | ドイツ | 100.00 | €256 |
| ■ MOL (Europe) Ltd. | 英国 | 100.00 | £1,500 |
| ■ MOL (Panama) Inc. | パナマ | 100.00 | US\$100 |
| ■ MOL De Mexico, S.A. de C.V. | メキシコ | 100.00 | US\$92 |
| ■ MOL Information Technology America Inc. | 米国 | 100.00 | US\$3,000 |
| ■ MOL South Africa (Proprietary) Limited | 南アフリカ | 100.00 | R3,000 |
| ■ パナマ、リベリア、香港国内の船主会社 (12社) | | | |
| ■ 商船港運株式会社 | 日本 | 79.98 | ¥300,000 |
| ■ Trapac, Inc. | 米国 | 100.00 | US\$3,000 |
| ■ 株式会社宇徳 | 日本 | 51.41 | ¥1,455,300 |
| ■ Utoc Engineering Pte. Ltd. | シンガポール | 100.00 | S\$500 |
| ■ 宇徳港運株式会社 | 日本 | 100.00 | ¥50,000 |
| ■ 宇徳陸運株式会社** | 日本 | 100.00 | ¥50,000 |
| ● MOL (West Africa) Ltd. | 英国 | 51.00 | £140 |
| ▲ Mitsui O.S.K. Lines (Thailand) Co., Ltd. | タイ | 47.00 | BT20,000 |
| ▲ 上海貨客船株式会社 | 日本 | 31.98 | ¥100,000 |

ロジスティクス事業

| | | | |
|---|--------|--------|------------|
| ■ Bangpoo Intermodal Systems Co., Ltd. | タイ | 67.98 | BT130,000 |
| ■ Euloc B.V. | オランダ | 100.00 | €3,630 |
| ■ Hermex Distribution B.V. | オランダ | 100.00 | €227 |
| ■ Hong Kong Logistics Co., Ltd. | 香港 | 100.00 | HK\$58,600 |
| ■ 国際コンテナ輸送株式会社 | 日本 | 51.00 | ¥100,000 |
| ■ 株式会社ジャパンエクスプレス(神戸) | 日本 | 86.27 | ¥99,960 |
| ■ 株式会社ジャパンエクスプレス(横浜) | 日本 | 100.00 | ¥236,000 |
| ■ ジャパンエクスプレス梱包運輸株式会社 | 日本 | 100.00 | ¥60,000 |
| ■ M.O. Air International (Taiwan) Co., Ltd. | 台湾 | 100.00 | NT\$7,500 |
| ■ MOL Consolidation Service Limited | 香港 | 100.00 | HK\$1,000 |
| ■ MOL Consolidation Service Limited (China) | 中国 | 100.00 | RMB8,000 |
| ■ MOL Distribution (Deutschland) GmbH | ドイツ | 100.00 | €26 |
| ■ MOL Logistics (Europe) B.V. | オランダ | 100.00 | €414 |
| ■ MOL Logistics (H.K.) Ltd. | 香港 | 100.00 | HK\$3,676 |
| ■ MOL Logistics Holding (Europe) B.V. | オランダ | 100.00 | €18 |
| ■ 商船三井ロジスティクス株式会社 | 日本 | 59.74 | ¥756,250 |
| ■ MOL Logistics (Netherlands) B.V. | オランダ | 100.00 | €3,049 |
| ■ MOL Logistics (Singapore) Pte. Ltd. | シンガポール | 100.00 | S\$700 |

| | 登録事業所 | MOLの所有割合 (単位:%)* | 払込資本金 (単位:千) | |
|---|--|-------------------------------------|-----------------|------------|
| ロジスティクス事業 | ■ MOL Logistics (Thailand) Co., Ltd. | タイ | BT20,000 | |
| | ■ MOL Logistics (UK) Ltd. | 英国 | £400 | |
| | ■ MOL Logistics (USA) Inc. | 米国 | US\$9,814 | |
| | ■ MOL Logistics Administration B.V. | オランダ | €16 | |
| | ■ 株式会社エム・オー・エル大阪南港物流センター | 日本 | ¥10,000 | |
| | ■ Shanghai Huajia International Freight Forwarding Co., Ltd. | 中国 | US\$1,720 | |
| | ■ その他1社 | | | |
| | ▲ J.F. Hillebrand Group AG | ドイツ | €5,000 | |
| | ▲ 上海龍飛国際物流有限公司 | 中国 | US\$1,240 | |
| | フェリー・内航事業 | ■ 株式会社ブルーハイウェイエクスプレス | 日本 | ¥54,600 |
| ■ 株式会社ブルーハイウェイエクスプレス 九州 | | 日本 | ¥50,000 | |
| ■ 株式会社ブルーハイウェイサービス | | 日本 | ¥30,000 | |
| ■ 株式会社ダイヤモンドライン | | 日本 | ¥20,000 | |
| ■ みやこ商事株式会社 | | 日本 | ¥10,000 | |
| ■ 商船三井内航株式会社 | | 日本 | ¥650,000 | |
| ■ 株式会社シー・ロードエクスプレス | | 日本 | ¥320,000 | |
| ■ 株式会社シーロックス北一 | | 日本 | ¥20,000 | |
| ■ パナマ国内の船主会社(1社) | | | | |
| ■ 商船三井フェリー株式会社 | | 日本 | ¥1,440,000 | |
| ■ 株式会社ダイヤモンドフェリー | | 日本 | ¥1,000,000 | |
| ▲ 関西汽船株式会社 | | 日本 | ¥1,368,989 | |
| ▲ 株式会社名門大洋フェリー | | 日本 | ¥880,000 | |
| ▲ 新洋海運株式会社 | | 日本 | ¥100,000 | |
| ▲ その他8社 | | | | |
| 関連事業 | ■ ダイビル株式会社 | 日本 | ¥12,227,847 | |
| | ■ 株式会社エスカ | 日本 | ¥25,000 | |
| | ■ グリーン海事株式会社 | 日本 | ¥95,400 | |
| | ■ グリーンシッピング株式会社 | 日本 | ¥172,000 | |
| | ■ 北倉興発株式会社 | 日本 | ¥50,000 | |
| | ■ 株式会社ヒューテックサービス | 日本 | ¥20,000 | |
| | ■ 生田アンドマリン株式会社 | 日本 | ¥26,500 | |
| | ■ 日本水路図誌株式会社 | 日本 | ¥32,000 | |
| | ■ 関西建物管理株式会社 | 日本 | ¥14,400 | |
| | ■ 北日本艀船株式会社 | 日本 | ¥50,000 | |
| | ■ 神戸艀船株式会社 | 日本 | ¥50,000 | |
| | ■ 日下部建設株式会社 | 日本 | ¥200,000 | |
| | ■ 商船三井キャリアサポート株式会社 | 日本 | ¥100,000 | |
| | ■ 商船三井興産株式会社 | 日本 | ¥300,000 | |
| | ■ 商船三井客船株式会社 | 日本 | ¥100,000 | |
| | ■ 商船三井テクトレード株式会社 | 日本 | ¥490,000 | |
| | ■ エムオーエンジニアリング株式会社 | 日本 | ¥20,000 | |
| | ■ 商船三井海事株式会社 | 日本 | ¥95,000 | |
| | ■ 株式会社エム・オー・マリンコンサルティング | 日本 | ¥100,000 | |
| | ■ エムオーツーリスト株式会社 | 日本 | ¥250,000 | |
| | ■ 日本栄船株式会社 | 日本 | ¥134,203 | |
| | ■ ダイビル・ファシリティ・マネジメント株式会社 | 日本 | ¥17,000 | |
| | ■ 三部建物サービス株式会社 | 日本 | ¥10,000 | |
| | ■ 山和マリン株式会社 | 日本 | ¥475,000 | |
| | ■ パナマ国内の備船会社(1社) | | | |
| | ■ 宇部ポートサービス株式会社 | 日本 | ¥14,950 | |
| | ▲ 日本チャータークルーズ株式会社 | 日本 | ¥290,000 | |
| | ▲ South China Towing Co., Ltd. | 香港 | HK\$12,400 | |
| | その他事業 | ■ Euromol B.V. | オランダ | US\$8,861 |
| | | ■ 国際マリントランスポート株式会社 | 日本 | ¥100,000 |
| | | ■ International Transportation Inc. | 米国 | US\$24,563 |
| | | ■ Linkman Holdings Inc. | リベリア | US\$3 |
| | | ■ 株式会社エム・オー・ケーブルシッピング | 日本 | ¥10,000 |
| ■ M.O. Reinsurance S.A. | | ルクセンブルグ | US\$5,376 | |
| ■ 株式会社エム・オー・シッピングテック | | 日本 | ¥50,000 | |
| ■ 三井近海汽船株式会社 | | 日本 | ¥350,000 | |
| ■ Mitsui O.S.K. Finance PLC | | 英国 | US\$6,568 | |
| ■ Mitsui O.S.K. Holdings (Benelux) B.V. | | オランダ | €17,245 | |
| ■ Mitsui O.S.K. Manning Service S.A. | | パナマ | US\$135 | |
| ■ エムオーアカウンティング株式会社 | | 日本 | ¥30,000 | |
| ■ 株式会社エム・オー・エルアジャストメント | | 日本 | ¥10,000 | |
| ■ MOL FG, Inc. | | 米国 | US\$20 | |
| ■ 商船三井システムズ株式会社 | | 日本 | ¥100,000 | |
| ■ エム・オー・エル・シッピングマネージメント株式会社 | | 日本 | ¥50,000 | |
| ■ MOL SI, Inc. | | 米国 | US\$100 | |
| ■ 株式会社オレンジビーアール | | 日本 | ¥10,000 | |
| ■ パナマ国内の船主会社(5社) | | | | |
| ▲ 南日本造船株式会社 | | 日本 | ¥200,000 | |
| ▲ 大阪船船株式会社 | 日本 | ¥498,000 | | |

* MOLには株式会社商船三井及びその子会社を含みます。

**4月1日付で宇徳ロジスティクス株式会社に社名変更しました。

国内・海外事業所

本社

〒105-8688 東京都港区虎ノ門2丁目1番1号 東京芝郵便局 私書箱5号
Tel: 81-3-3587-6224 Fax: 81-3-3587-7734

国内支店・事務所

札幌、苫小牧、横浜、名古屋、大阪、神戸、広島、九州

日本

株式会社エム・オー・エル・ジャパン

| | | |
|--------|---------------------|---------------------|
| 本社(東京) | Tel: 81-3-3587-7684 | Fax: 81-3-3587-7730 |
| 横浜: | Tel: 81-45-212-7710 | Fax: 81-45-212-7735 |
| 名古屋: | Tel: 81-52-564-7000 | Fax: 81-52-564-7047 |
| 大阪: | Tel: 81-6-6446-6501 | Fax: 81-6-6446-6513 |
| 神戸: | Tel: 81-78-304-1100 | Fax: 81-78-304-1104 |
| 九州: | Tel: 81-92-262-0701 | Fax: 81-92-262-0720 |

北米

MOL (America) Inc.

| | | |
|------------|---------------------|---------------------|
| 本社(コンコルト): | Tel: 1-925-688-2600 | Fax: 1-925-688-2670 |
| アトランタ: | Tel: 1-678-855-7700 | Fax: 1-678-855-7747 |
| 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 |
| ニュージャーシー: | Tel: 1-732-512-5200 | Fax: 1-732-512-5272 |
| サンフランシスコ: | Tel: 1-415-836-3500 | Fax: 1-415-836-3533 |
| シアトル: | Tel: 1-206-444-6900 | Fax: 1-206-444-6903 |

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

| | | |
|---------------|---------------------|---------------------|
| 本社(ニュージャーシー): | Tel: 1-201-395-5800 | Fax: 1-201-395-5820 |
| ヒューストン: | Tel: 1-832-615-6470 | Fax: 1-832-615-6480 |
| ロングビーチ: | Tel: 1-562-983-6276 | Fax: 1-562-983-6290 |

MOL Logistics (USA) Inc.

| | | |
|-------------|---------------------|---------------------|
| 本社(ニューヨーク): | Tel: 1-516-626-6040 | Fax: 1-516-626-6092 |
| ロサンゼルス: | Tel: 1-310-212-1140 | Fax: 1-310-328-8626 |

中南米

MOL (Brasil) Ltda.

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

MOL (Chile) Ltda.

| | | |
|------------|--------------------|--------------------|
| 本社(サンチアゴ): | Tel: 56-2-630-1950 | Fax: 56-2-231-5622 |
|------------|--------------------|--------------------|

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

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

MOL (Panama) Inc.

| | | |
|----------|-------------------|-------------------|
| 本社(パナマ): | Tel: 507-300-3200 | Fax: 507-300-3312 |
|----------|-------------------|-------------------|

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

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

欧州

MOL (Europe) B.V.

| | | |
|-------------|-----------------------|-----------------------|
| 本社(ロッテルダム): | Tel: 31-10-201-3108 | Fax: 31-10-503-1090 |
| ルアーブル: | Tel: 33-2-32-74-24-00 | Fax: 33-2-35-41-14-41 |
| アントワープ: | Tel: 32-3-545-39-39 | Fax: 32-3-545-39-20 |

MOL (Europe) GmbH

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

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

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

MOL (Europe) Ltd.

| | | |
|-------------|---------------------|---------------------|
| 本社(サザンブトン): | Tel: 44-2380-714500 | Fax: 44-2380-714733 |
|-------------|---------------------|---------------------|

MOL Italia s.r.l.

| | | |
|------------|---------------------|---------------------|
| 本社(ジェノヴァ): | Tel: 39-010-2901721 | Fax: 39-010-5960450 |
| ミラノ: | Tel: 39-02-8068151 | Fax: 39-02-8900986 |

Mitsui O.S.K. Lines Ltd.

| | | |
|-----------|---------------------|---------------------|
| モスクワ: | Tel: 7-495-258-1424 | Fax: 7-495-258-1426 |
| ウラジオストック: | Tel: 7-4232-215721 | Fax: 7-4232-215720 |

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

| | | |
|-----------|----------------------|----------------------|
| 本社(ロンドン): | Tel: 44-20-7265-7500 | Fax: 44-20-7265-7699 |
| ブリュッセル: | Tel: 32-2-305-4240 | Fax: 32-2-305-4241 |
| ハンブルグ: | Tel: 49-40-360-9740 | Fax: 49-40-360-97450 |

MOL Logistics (Deutschland) GmbH

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

MOL Logistics (Netherlands) B.V.

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

MOL Logistics (U.K.) Ltd.

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

アフリカ

MOL South Africa Pty Ltd.

| | | |
|-------------|---------------------|---------------------|
| 本社(ケープタウン): | Tel: 27-21-441-2200 | Fax: 27-21-419-1040 |
|-------------|---------------------|---------------------|

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

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

MOL (Ghana) Ltd.

| | | |
|-----|--------------------|--------------------|
| テマ: | Tel: 233-22-212084 | Fax: 233-22-210807 |
|-----|--------------------|--------------------|

中東

Mitsui O.S.K. Lines Ltd. Middle East Headquarters

| | | |
|------|--------------------|--------------------|
| ドバイ: | Tel: 971-4-3938793 | Fax: 971-4-3938794 |
|------|--------------------|--------------------|

MOL (UAE) L.L.C.

| | | |
|----------|--------------------|--------------------|
| 本社(ドバイ): | Tel: 971-4-3393132 | Fax: 971-4-3935401 |
|----------|--------------------|--------------------|

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

| | | |
|--------|--------------------|--------------------|
| ドーハ: | Tel: 974-4-836548 | Fax: 974-4-836563 |
| マスカット: | Tel: 968-2440-0950 | Fax: 968-2440-0953 |

MOL (Europe) Ltd.

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

オセアニア

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

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

Mitsui O.S.K. Lines (New Zealand) Ltd.

| | | |
|---------|-------------------|-------------------|
| オークランド: | Tel: 64-9-3005820 | Fax: 64-9-3091439 |
|---------|-------------------|-------------------|

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

| | | |
|--------|---------------------|---------------------|
| メルボルン: | Tel: 61-3-9691-3222 | Fax: 61-3-9691-3223 |
|--------|---------------------|---------------------|

アジア

MOL (Asia) Ltd.

| | | |
|---------|--------------------|--------------------|
| 本社(香港): | Tel: 852-2823-6800 | Fax: 852-2529-9989 |
| ソウル: | Tel: 82-2-538-1034 | Fax: 82-2-566-6591 |

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

| | | |
|-----------|----------------------|----------------------|
| 本社(ムンバイ): | Tel: 91-22-6694-6300 | Fax: 91-22-6694-6301 |
|-----------|----------------------|----------------------|

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

| | | |
|-----------|--------------------|--------------------|
| 本社(コロンボ): | Tel: 94-11-2304721 | Fax: 94-11-2304730 |
|-----------|--------------------|--------------------|

MOL (Singapore) Pte., Ltd.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

| | | |
|------------|-------------------|-------------------|
| 本社(ホーチミン): | Tel: 84-8-8219219 | Fax: 84-8-8219317 |
|------------|-------------------|-------------------|

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

| | | |
|------------|---------------------|---------------------|
| 本社(プノンペン): | Tel: 855-23-223-036 | Fax: 855-23-223-040 |
|------------|---------------------|---------------------|

Mitsui O.S.K. Lines Pakistan (Pvt.) Ltd.

| | | |
|----------|-------------------|-------------------|
| 本社(カラチ): | Tel: 9221-5205397 | Fax: 9221-5202559 |
|----------|-------------------|-------------------|

MOL (China) Co., Ltd.

| | | |
|---------|-----------------------|-----------------------|
| 本社(上海): | Tel: 86-21-2320-6000 | Fax: 86-21-2320-6331 |
| 北京: | Tel: 86-10-8529-9121 | Fax: 86-10-8529-9126 |
| 天津: | Tel: 86-22-8331-1331 | Fax: 86-22-8331-1318 |
| 深圳: | Tel: 86-755-2598-2200 | Fax: 86-755-2598-2210 |

MOL (Taiwan) Co., Ltd.

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

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

| | | |
|-------------|---------------------|---------------------|
| 本社(シンガポール): | Tel: 65-323-1303 | Fax: 65-323-1305 |
| バンコク: | Tel: 66-2-634-0807 | Fax: 66-2-634-0806 |
| クアラルンプール: | Tel: 60-3-7954-8349 | Fax: 60-3-7958-5246 |
| ソウル: | Tel: 82-2-5672718 | Fax: 82-2-5672719 |

株主情報

| | |
|---|--|
| 資本金: | 65,350,351,028円 |
| 本社: | 〒105-8688 東京都港区虎ノ門2丁目1番1号 |
| 従業員数: | 892人 |
| 商船三井グループ従業員数: (親会社及び連結決算対象会社) | 9,626人 |
| 発行可能株式総数: | 3,154,000,000株 |
| 発行済株式数: | 1,206,195,642株 |
| 株主数: | 102,316名 |
| 株式上場: | 東京、大阪、名古屋、福岡の各証券取引所 |
| 株主名簿管理人: | 三菱UFJ信託銀行株式会社 〒100-8212 東京都千代田区丸の内一丁目4番5号 |
| 書類: | アニュアルレポート(英語/日本語) インベスターガイドブック(英語/日本語) 海運市況(英語/日本語) ニュースリリース(英語/日本語) ホームページ(英語/日本語) 四半期発行社内報『Open Sea』(英語、ホームページ) 月刊社内報『うなばら』(日本語) 環境・社会報告書(英語/日本語) |

(2008年3月31日現在)

株価の推移(売買高)



株式会社商船三井

お問い合わせは、下記までご連絡ください。

株式会社商船三井 IR室

〒105-8688 東京都港区虎ノ門2丁目1番1号

電話: (03)3587-6224

FAX: (03)3587-7734

電子メール: iromo@mail.mol.co.jp

ホームページ: <http://www.mol.co.jp/>

