

MOL's next voyage to higher goals

平成14年度

報告書

2002年4月1日から2003年3月31日まで



商船三井



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。 |

商船三井環境憲章

理念

商船三井グループは、世界経済のインフラを支える総合輸送グループとして、人類全体の問題である海洋・地球環境の保全のために、企業活動全般において環境保全に配慮して行動します。

方針

1. 私たちは、船舶の安全運航を徹底することを始めとして、あらゆる面で海洋・地球環境の保全に取り組みます。
2. 私たちは、環境に関連する法規等の遵守はもとより、更に自主目標を設定して一層の環境負荷軽減を推進します。
3. 私たちは、環境目的及び環境目標を設定するとともに、これらを定期的に見直す枠組みを構築して、海洋・地球環境保全の継続的な改善に努めます。
4. 私たちは、省エネルギー、省資源、リサイクル、廃棄物の削減に積極的に取り組みます。
5. 私たちは、環境に配慮した製品・資材及び船舶の調達を推進します。
6. 私たちは、環境改善技術の開発・導入を推進します。
7. 私たちは、環境教育・広報活動を通じて、商船三井グループ社員の環境保全に対する意識の向上を図るとともに、本環境憲章の浸透を図ります。
8. 私たちは、本環境憲章を一般に公表するとともに、環境関連情報を積極的に開示します。
9. 私たちは、企業活動を通じて社会貢献に努めるとともに、環境保全活動への参加・支援に努力します。

ごあいさつ

株主の皆様には、ますますご清栄のこととお喜び申し上げます。

さて、平成14年度(2002年度)の事業概況のご報告にあたりまして、ご挨拶申し上げます。

当期は、平成13年(2001年)4月よりスタートした3ヵ年経営計画「MOL next (エムオーエル ネクスト)の2年目となりますが、連結・単体とも経常利益で、期初予想を上回ったものの基だ不本意ながら前期比減益となり、MOL nextの当初目標に対しては約60%の達成率に終わりました。

この最大の要因は、定期船(コンテナ船)部門の不振によるものです。世界的な新造船の大量竣工による船腹需給の悪化懸念などから、昨年の運賃更改では適正な運賃が確保できず、下半期に荷動き増加による運賃上昇があったものの、通期では収益に結びつかない誠に残念な事態となりました。一方、不定期専用船部門と油送船(タンカー)部門では上半期は市況低迷により予想を下回る結果となりましたが、下半期に運賃市況が大幅に改善し



代表取締役社長

鈴木邦雄



たことで、収益は急速に回復するに至りました。また、連結子会社では、これまでの統廃合や合理化、営業基盤強化などの諸施策が奏功し、連結業績に貢献し始めております。このような状況の中、利益配当金は、当初予定通り1株当たり5円とさせていただきます。

現在、グループを挙げて取り組んでおりますMOL nextでは「成長と拡大」の方針の下、成長分野への積極展開を図っておりますが、中でも当初計画を大幅に上回る16隻の新規契約を獲得したLNG船をはじめ、VLCC、メタンール船など中長期契約に基づき安定収益が期待されるエネルギー船分野での船隊整備の他、自動車船やプロダクト船などで新たなフリートの建造を決定するなど、将来の収益拡大に向けた布石を打っており、目に見えた成果が表れつつあります。課題の定期船部門においては、運賃修復に向け鋭意交渉しており、コスト削減の積み上げに大型船就航によるコスト合理化効果も加わり、定期船部門の収益は大幅に改善され、MOL nextで掲げた最終年度の目標達成につながるものと確信しております。

収益力の極大化にあたり、何より重視するのは顧客第一の積極的な営業展開であります。今後も高い成長が見込まれる地域

間での三国間輸送など、航路運営や投入船腹に、どれだけ顧客のニーズを先取りして満足頂ける商品を提供できるか、アンテナを一段と高くし創意工夫を重ねていく所存です。

MOL nextのもう一方の大きな目標であるコスト競争力強化につきましては、あらゆる分野で徹底的な見直しを進めた結果、当初計画の倍以上の3年間累計350億円削減まで視野に入っております。加えて、有利子負債の削減は計画を大幅に上回り、順調に推移しております。

当社は企業経営の効率性と透明性をより高めるため、当期に取締役会における戦略策定機能をより一層明確化するなどコーポレートガバナンスの強化に取り組んでいる一方、コンプライアンス体制の充実と徹底を図っております。また、安全運航・安全輸送の徹底と地球環境の保全にも積極的に取り組んでまいりました。

MOL next最終年度の目標達成に向け全力を傾注し経営基盤の強化・安定を成した上で、今後持続的な成長を可能とするエクセレント・カンパニーを目指し最善の努力を尽くしていく所存ですので、株主の皆様には何卒変わらぬご支援を賜りますようお願い申し上げます。

MOL next*の進捗状況

MOL next* 中期経営計画 MOL next 目標

売上高/利益 2003年度

| | 連結 | 単体 |
|---------|----------|---------|
| 売上高 | 10,000億円 | 7,500億円 |
| 経常利益 | 660億円 | 550億円 |
| 当期利益 | 340億円 | 300億円 |
| 1株当たり利益 | 28円 | 25円 |

為替前提110円/US\$ バンカー前提US\$120/MT

ROE —— 15.0% 自己資本比率 —— 20.0%
ROA —— 4.0% 有利子負債残高 — 6千億円

*Mitsui O.S.K.Lines' new expansion target

実績推移

| 連結 | (億円) | | | 単体 | (億円) | | |
|----------------|--------------|-----------------|--------|--------|--------------|-----------------|--|
| | 2001年度 通期 | 2002年度 中間 通期 | | | 2001年度 通期 | 2002年度 中間 通期 | |
| 売上高 | 9,039 | 4,440 | 9,102 | 6,938 | 3,440 | 6,988 | |
| 経常利益 | 373 | 93 | 334 | 311 | 70 | 279 | |
| 当期中間利益 | 105 | 55 | 147 | 65 | 26 | 83 | |
| 期中平均為替(円/US\$) | 125.11 | 123.77 | 122.29 | 125.11 | 123.77 | 122.29 | |

有利子負債残高 : 6,126 億円

コスト削減額 : 285 億円

2003年3月末為替120.20円/US\$

2ヵ年累計額(2001年度・2002年度)

木材チップ船部門



製紙業界を支える 世界最大の木材チップ船隊

商船三井の木材チップ船事業は、
安定的に推移する製紙原料輸送において
安全運航をキーワードに成長を続けています。

世界最大の船隊で製紙原料の 海上輸送を担う木材チップ船事業

紙の原料であるパルプに含まれる木質繊維は、木材チップと古紙から抽出されます。わが国は木材チップの大半を海外からの輸入に依存しており、そのほとんどが木材チップを効率的に輸送できるように設計された木材チップ船によって輸送されています。当社の木材チップ船運航隻数は34隻で、世界最大の船隊規模です。また、世界全体の木材チップ海上荷動きの約9割は日本の輸入によるもので、その他はアジアや欧州の輸入によるものですが、当社は、日本向けでも、三国間においても、最大の輸送数量シェアを誇っています。

木材チップ船は、一般的なバラ積み輸送船に比べて船倉の容積を大きくとることで圧倒的な運賃競争力を獲得し、船体に揚荷役装置を装着することによって差別化に成功した専用船です。特殊な船型であるため、木材チップ以外の貨物輸送には適していません。このため、木材チップ船の建造は長期契約の獲得が前提となっており、この事業の収益性を安定的なものにしています。更に、運賃収入の大半が円建てとなっているため、外国為替相場の変動リスクが比較的小さいのもこの事業の特徴です。当社の事業ポートフォリオの中では、ハイリターンではないがローリスクであるという部分を担っています。

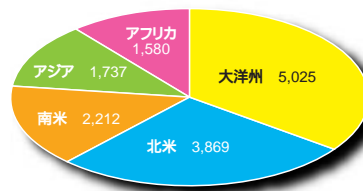
木材チップ船事業において当社が大きなシェアを獲得している背景には、船隊規模が大きいという強みに加え、安全運航

の重視、効率輸送を可能にする技術力、顧客ニーズにきめ細かく対応する営業組織の機動力などを挙げることができます。長期契約の獲得には、価格競争力のみならず顧客から信頼を得ることが重要となりますが、安全で効率的な運航を最重視する当社の姿勢が高く評価された結果といえます。



木材チップの船内荷役

2002年日本向け木材チップ地域別輸出数量 (千BDMT*)



日本製紙連合会調べ
*BDMT: bone-dry metric ton



最大の戦略は安全運航による顧客の信頼獲得と効率性追求による競争力強化

当社は、木材チップ船の安全運航を徹底するため、定期的な船体メンテナンスやISO9002品質管理システムの認証取得、木材チップ船の乗船経験者でノウハウを持った優秀な船員を優先的に配乗させるシステムの確立など、船舶管理の水準を高めることを重視しています。専門家による船体や船員の就労状況の定期的な検査、船舶管理会社が一堂に会したチップ輸送に関するセミナーの開催もその一例です。安全に対するこうした取り組みは、国内外の顧客から高く評価され、競合他社との差別化に寄与しています。

また、安全運航の徹底に加え、当社開発の省エネ型プロペラ推進装置を船体に装着することで、温室効果ガス排出量の削減を追求し、無錫船底ペイントの採用により、海洋汚染の防止にも配慮しています。こうした環境負荷低減への取り組みは、環境保全意識の高い木材チップ船の顧客から高く評価されています。

効率性の追求においては、積出港、荷揚港の事情を考慮し、個々の顧客のトレードパターンに応じて最も効率的に貨物を輸送できるカスタムメイドの専用船を設計する技術力により、顧客ニーズに応えつつ競争力を強化することを実現しています。

MOL nextで更なる飛躍を目指します

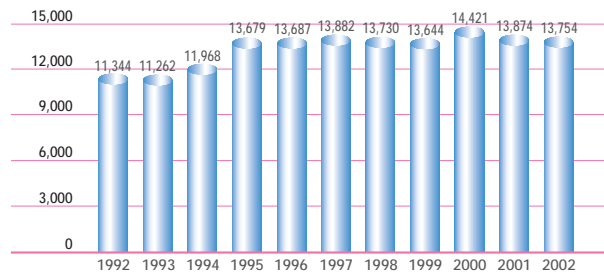
当社の木材チップ船事業は安定的な収益が見込める長期契約をその柱としており、MOL nextにおいても、いたずらにシェアの拡大を追求するのではなく、顧客のニーズに応じて「安定的に成長」することを目指しています。わが国の製紙業界では、古紙回収率を高める動きがある一方で、森林資源の保護育成のため海外植林を積極的に展開しています。温室効果ガス排出権にもつながる海外植林は今後も拡大する傾向にあり、木材チップの日本向け荷動きは将来においても安定的に推移するとみられています。当社は、こうした将来の荷動き数量の変化に応じて船隊を整備することにより、安定的で着実な成長を目指します。

三国間輸送の取り組みでは、北米やアジア向けの輸送において競合他社に先駆けた実績がありますが、今後は大きな成長が見込まれる中国向け輸送にも注力していきます。中国は既に世界第2位の生産量を誇る製紙大国ですが、生産量の約8割は低質の非木材パルプを原料としており、経済成長にともなう生産量の増大と木質パルプへの変換が木材チップ輸入の拡大につながるとみられます。当社は、昨年開始したばかりの

中国向けチップ輸送プロジェクトにも参画を果たしました。

当社は、今後も安全運航をキーワードに、世界最大規模の船隊と高い技術力で製紙原料の輸送において主導的な役割を果たしていきます。

日本向け木材チップ輸入数量の推移 (千BDMT*)



1992～2001年は財務省「日本貿易月表」、2002年は日本製紙連合会調べ
*BDMT: bone-dry metric ton

連結業績と事業別の概況

当期の連結業績は、売上高9,102億円(前期比0.7%増) 営業利益453億円(同24.1%減) 経常利益334億円(同10.6%減) 当期純利益は147億円(同39.5%増)となりました。

当社グループの主力である外航海運業の概況は、7ページをご参照ください。

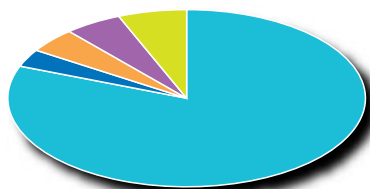
フェリー内航事業においては、他社との共同配船・不採算航路の廃止などのコスト削減により、前期比で損益は大幅に改善しました。

運送代理店業では好調な荷動き、港湾運送業ではコスト削減等により、前期比で、共に損益は改善しました。

貨物取扱業及び倉庫業では、航空貨物運送部門を中心に、期中の米国西岸港湾労使紛争の影響による輸出貨物の海上輸送からのシフトや中国を中心とするアジア向け輸出貨物の荷動きの好調に支えられ、前期比で損益は改善しました。

その他事業では、商社事業において船用品を中心とする営業基盤の強化を進め、前期比で損益が改善し、旅行代理店業においても、損益は前期を上回りました。

事業別売上高構成比



| | | |
|----------------|---------|-------|
| ■ 外航海運業 | 7,361億円 | 80.9% |
| ■ フェリー内航事業 | 291億円 | 3.2% |
| ■ 運送代理店及び港湾運送業 | 415億円 | 4.5% |
| ■ 貨物取扱業及び倉庫業 | 473億円 | 5.2% |
| ■ その他事業 | 561億円 | 6.2% |

金額は億円未満を切捨てて表示しております。

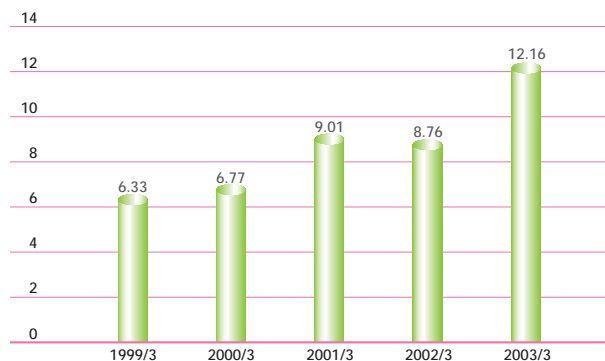
連結損益計算書(要旨)

(百万円)

| | 当期 自 2002年4月1日 至 2003年3月31日 | 前期 自 2001年4月1日 至 2002年3月31日 |
|---------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| 経常損益の部 | | |
| 営業収益 | 910,288 | 903,943 |
| 営業費用 | 864,932 | 844,170 |
| 営業利益 | 45,356 | 59,772 |
| 営業外収益 | 11,718 | 12,580 |
| 営業外費用 | 23,669 | 34,971 |
| 経常利益 | 33,404 | 37,381 |
| 特別損益の部 | | |
| 特別利益 | 6,330 | 7,178 |
| 特別損失 | 14,621 | 19,709 |
| 税金等調整前当期純利益 | 25,114 | 24,850 |
| 法人税、住民税及び事業税 | 10,871 | 6,100 |
| 法人税等調整額 | 1,434 | 6,632 |
| 少数株主利益 | 967 | 1,572 |
| 当期純利益 | 14,709 | 10,544 |

1株当たり当期純利益

(円)





連結貸借対照表（要旨）

（百万円）

| | 当 期 2003年3月31日現在 | 前 期 2002年3月31日現在 |
|-----------------|---------------------|---------------------|
| 資産の部 | | |
| 流動資産 | 289,644 | 251,387 |
| 現金及び預金 | 43,346 | 40,466 |
| 受取手形及び営業未収金 | 118,886 | 97,659 |
| 有価証券 | 4,961 | 5,366 |
| 繰延及び前払費用 | 49,993 | 45,532 |
| その他 | 74,931 | 64,441 |
| 貸倒引当金 | 2,474 | 2,078 |
| 固定資産 | 756,966 | 827,702 |
| 有形固定資産 | 569,234 | 619,645 |
| 船舶 | 418,681 | 486,153 |
| 土地 | 60,811 | 60,907 |
| その他 | 89,741 | 72,584 |
| 無形固定資産 | 8,932 | 8,470 |
| 投資その他の資産 | 178,800 | 199,586 |
| 投資有価証券 | 120,583 | 137,544 |
| その他 | 63,354 | 66,363 |
| 貸倒引当金 | 5,136 | 4,322 |
| 資 産 合 計 | 1,046,611 | 1,079,089 |

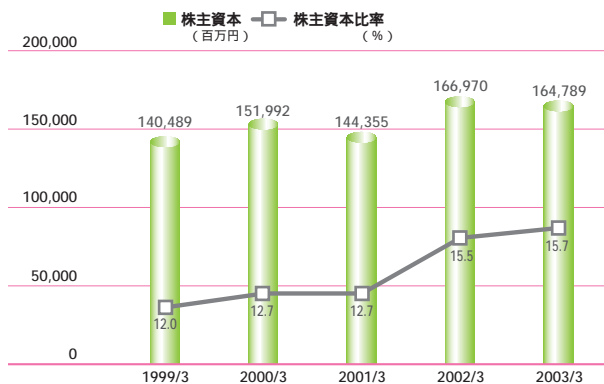
| | 当 期 2003年3月31日現在 | 前 期 2002年3月31日現在 |
|------------------------|---------------------|---------------------|
| 負債の部 | | |
| 流動負債 | 423,837 | 375,032 |
| 支払手形及び営業未払金 | 88,296 | 88,518 |
| 短期社債及び社債短期償還金 | 22,512 | 25,283 |
| 短期借入金 | 161,544 | 143,739 |
| 前受金 | 51,644 | 53,829 |
| その他 | 99,839 | 63,660 |
| 固定負債 | 450,292 | 533,592 |
| 社債 | 36,874 | 54,072 |
| 長期借入金 | 358,714 | 421,622 |
| その他 | 54,702 | 57,896 |
| 負 債 合 計 | 874,130 | 908,624 |
| 少 数 株 主 持 分 | 7,692 | 3,494 |
| 資本の部 | | |
| 資本金 | 64,915 | 64,915 |
| 資本剰余金 | 43,887 | 43,886 |
| 利益剰余金 | 56,468 | 47,817 |
| 土地再評価差額金 | 2,230 | 2,172 |
| その他有価証券評価差額金 | 7,035 | 11,423 |
| 為替換算調整勘定 | 8,054 | 2,608 |
| 自己株式 | 1,693 | 637 |
| 資 本 合 計 | 164,789 | 166,970 |
| 負債、少数株主持分及び資本合計 | 1,046,611 | 1,079,089 |

連結キャッシュ・フロー計算書（要旨）

（百万円）

| | 当 期 自 2002年4月 1日 至 2003年3月31日 | 前 期 自 2001年4月 1日 至 2002年3月31日 |
|----------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| 営業活動によるキャッシュ・フロー | 82,875 | 85,015 |
| 投資活動によるキャッシュ・フロー | 50,712 | 28,849 |
| 財務活動によるキャッシュ・フロー | 27,264 | 132,011 |
| 現金及び現金同等物に係る換算差額 | 1,691 | 2,717 |
| 現金及び現金同等物の増減額 | 3,206 | 15,428 |
| 現金及び現金同等物の期首残高 | 39,737 | 55,289 |
| 連結会社増減に伴う現金 及び現金同等物の増減額 | 113 | 123 |
| 現金及び現金同等物の期末残高 | 43,056 | 39,737 |

株主資本 / 株主資本比率



単体業績と部門別の概況

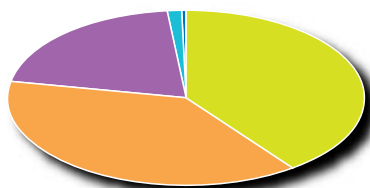
当期の単体業績は、売上高6,988億円(前期比0.7%増) 営業利益286億円(同21.0%減) 経常利益279億円(同10.3%減) 当期利益は83億円(同26.9%増)となりました。

定期船部門においては、東西基幹航路における荷動きが好調に推移しましたが、運賃市況の回復が下半期にずれ込んだことや燃料油価格の高騰により、前期比で損益は大幅に悪化しました。

不定期専用船部門では、乾貨物船の運賃市況が上半期まで低迷し、下半期に中国向け貨物の旺盛な船腹需要による市況改善がみられたものの、通期の損益は前期を下回りました。尚、自動車輸送は、北米向けを中心に輸送量が増加したにも拘らず、燃料費の増加や用船市況高騰による借船料の増加により損益は前期並みとなりました。

油送船/液化ガス船部門では、上半期にタンカー市況が低迷しましたが、下半期に市況が大幅に改善し、既存の長期契約による安定収益にも支えられ、損益は前期並みとなりました。

部門別売上高構成比



| | | |
|-------------|---------|-------|
| 定期船部門 | 2,780億円 | 39.8% |
| 不定期専用船部門 | 2,667億円 | 38.2% |
| 油送船/液化ガス船部門 | 1,418億円 | 20.3% |
| その他の海運業 | 91億円 | 1.3% |
| その他事業 | 30億円 | 0.4% |

金額は億円未満を切捨てて表示しております。

損益計算書(要旨)

(百万円)

| | 当期 自 2002年4月 1日 至 2003年3月31日 | 前期 自 2001年4月 1日 至 2002年3月31日 |
|----------------|------------------------------------|------------------------------------|
| 経常損益の部 | | |
| 営業収益 | 698,831 | 693,854 |
| 営業費用 | 670,223 | 657,647 |
| 営業利益 | 28,607 | 36,206 |
| 営業外収益 | 9,841 | 7,844 |
| 営業外費用 | 10,458 | 12,858 |
| 経常利益 | 27,990 | 31,192 |
| 特別損益の部 | | |
| 特別利益 | 949 | 2,006 |
| 特別損失 | 15,007 | 19,690 |
| 税引前当期利益 | 13,932 | 13,508 |
| 法人税、住民税及び事業税 | 7,744 | 2,878 |
| 法人税等調整額 | 2,160 | 4,051 |
| 当期利益 | 8,348 | 6,577 |
| 前期繰越利益 | 12,521 | 9,949 |
| 自己株式処分差損 | 6 | - |
| 当期末処分利益 | 20,864 | 16,527 |

利益処分

(百万円)

| | 当期 | 前期 |
|---------------|---------------|---------------|
| 当期末処分利益 | 20,864 | 16,527 |
| 特別償却準備金取崩額 | 1,912 | 2,053 |
| 海外投資等損失準備金取崩額 | 1 | 1 |
| 圧縮記帳積立金取崩額 | 16 | 16 |
| 合計 | 22,794 | 18,598 |
| 配当金 | 6,004 | 6,016 |
| [1株につき5円] | [1株につき5円] | [1株につき5円] |
| 取締役賞与金 | 60 | 60 |
| 特別償却準備金 | 232 | - |
| 海外投資等損失準備金 | 1 | - |
| 圧縮記帳積立金 | 7 | - |
| 次期繰越利益 | 16,489 | 12,521 |
| 合計 | 22,794 | 18,598 |



貸借対照表（要旨）

（百万円）

| | 当 期 2003年3月31日現在 | 前 期 2002年3月31日現在 |
|----------------|---------------------|---------------------|
| 資 産 の 部 | | |
| 流動資産 | 202,568 | 166,045 |
| 現金及び預金 | 15,864 | 9,194 |
| 営業未収金 | 77,676 | 62,273 |
| 有価証券 | - | 3 |
| 繰延及び前払費用 | 45,497 | 43,021 |
| その他 | 66,348 | 53,564 |
| 貸倒引当金 | 2,818 | 2,011 |
| 固定資産 | 356,551 | 375,932 |
| 有形固定資産 | 189,488 | 202,822 |
| 船舶 | 112,108 | 123,889 |
| 土地 | 54,538 | 54,538 |
| その他 | 22,841 | 24,394 |
| 無形固定資産 | 5,087 | 4,604 |
| 投資等 | 161,975 | 168,505 |
| 投資有価証券 | 71,852 | 85,877 |
| 子会社株式 | 70,494 | 55,965 |
| その他 | 26,949 | 32,881 |
| 貸倒引当金 | 7,320 | 6,219 |
| 資 産 合 計 | 559,120 | 541,977 |

| | 当 期 2003年3月31日現在 | 前 期 2002年3月31日現在 |
|------------------------|---------------------|---------------------|
| 負 債 の 部 | | |
| 流動負債 | 252,672 | 223,685 |
| 営業未払金 | 64,826 | 64,052 |
| 社債短期償還金 | 10,000 | 12,000 |
| 短期借入金 | 68,763 | 63,184 |
| 前受金 | 49,121 | 45,055 |
| その他 | 59,961 | 39,393 |
| 固定負債 | 149,700 | 160,259 |
| 社債 | 30,000 | 40,000 |
| 長期借入金 | 106,439 | 104,156 |
| その他 | 13,260 | 16,102 |
| 負 債 合 計 | 402,372 | 383,944 |
| 資 本 の 部 | | |
| 資本金 | 64,915 | 64,915 |
| 資本剰余金 | 43,886 | 43,886 |
| 利益剰余金 | 43,070 | 40,804 |
| （うち当期利益） | （8,348） | （6,577） |
| 株式等評価差額金 | 6,115 | 9,056 |
| 自己株式 | 1,240 | 629 |
| 資 本 合 計 | 156,747 | 158,033 |
| 負 債 及 び 資 本 合 計 | 559,120 | 541,977 |

株式の状況（2003年3月31日現在）

会社が発行する株式の総数
3,154,000,000株

発行済株式の総数
1,205,410,445株

| 所有者別の状況 | 株主数：名 議決権比率：% | |
|-----------|---------------|---------|
| | 株主数：名 | 議決権比率：% |
| 政府・地方公共団体 | 3 | 0.01 |
| 金融機関 | 154 | 56.38 |
| 証券会社 | 280 | 0.38 |
| その他法人 | 1,044 | 7.37 |
| 外国法人等 | 549 | 21.06 |
| 個人、その他 | 125,780 | 14.80 |
| 自己名義株式 | 1 | 0.00 |
| 合 計 | 127,811 | 100.00 |

大株主の状況

| 株 主 名 | 持株数：千株 | 議決権比率：% |
|-----------------------|--------|---------|
| 日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社 | 90,665 | 7.72 |
| 三井アセット信託銀行株式会社 | 77,866 | 6.63 |
| 日本マスタートラスト信託銀行株式会社 | 72,296 | 6.16 |
| 三井住友海上火災保険株式会社 | 60,247 | 5.13 |
| 株式会社三井住友銀行 | 46,809 | 3.99 |
| 資産管理サービス信託銀行株式会社 | 43,491 | 3.70 |
| 株式会社みずほコーポレート銀行 | 41,798 | 3.56 |
| ザチースマンハッタンバンクエヌエイロンドン | 40,301 | 3.43 |
| U F J 信 託 銀 行 株 式 会 社 | 31,111 | 2.65 |
| 住友信託銀行株式会社 | 30,541 | 2.60 |

（注1）記載株数は、千株未満を切捨てて表示しております。

（注2）上記信託銀行の所有株式数には、信託業務に係る株式を含んでおります。

日本は世界第5位のビール消費国

これまでに蓄積された輸送ノウハウと実績を活かし、生活に潤いを与えるビールの主原料であるモルトの安全な輸送と品質の確保、安定輸送の供給に努めてまいります。

世界各地からコンテナで運ばれるモルト

日本は世界でも有数のビール消費国(世界第5位)であり、私たち日本人にとってビールは集いの席を盛り上げる必要不可欠な酒類となっています。近年、ビールメーカーの競争はますます熾烈を極め、季節商品から発泡酒まで商品のバラエティーに富んでいます。そのビールの主原料はモルト(MALT)です。モルトとは、二条大麦から作られる麦芽のことで、収穫後、水に漬けて発芽させ、加熱、乾燥させたものです。私たちはこのモルトを、世界各国から日本へ輸送していますが、ヨーロッパの国々、カナダ、オーストラリアが主な輸出国です。また、ビール用モルトだけでなく、スコットランド地方から、ウイスキー用モルトも輸送しています。

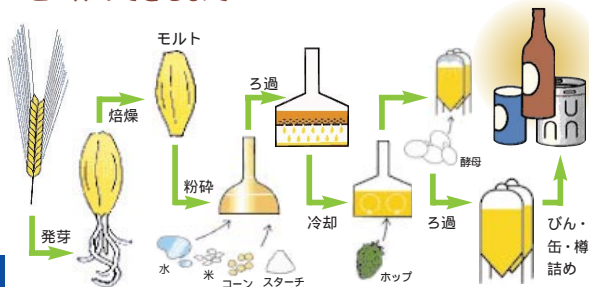
日本のモルト輸入量は、近年、発泡酒(麦芽使用量が25%未満)の台頭で、以前より若干減少傾向にはありますが、2002年の実績では約620千キロトン、20フィート・コンテナ換算で約36,000本にのぼります。



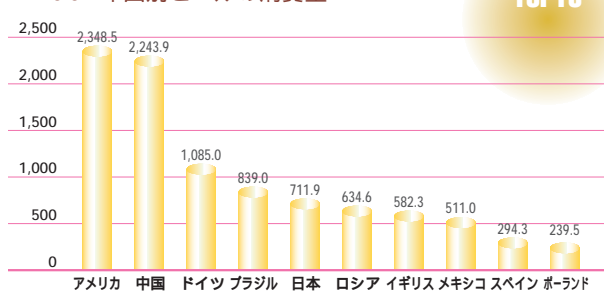
水分に敏感なモルトの輸送には細心の注意が必要

モルトは水分に非常に敏感な貨物です。ほんの数滴でもコンテナに水が浸入すると、水が入りだした部分からカビが広がり、コンテナ全体の貨物へ影響を及ぼすことになりかねません。万が一、納入先のサイロに水が混入してしまうと、サイロ内のモルト全体に影響を及ぼし、非常に大きなダメージにつながります。そのため、引き当てるコンテナ及び積載方法には、常に細心の注意が払われます。当社では引き当てるコンテナに厳格な基準を設け、損傷、汚れ、臭いのないコンテナを常に引き当てるようにしています。また、モルトの輸送には、インナーバッグと呼ばれる特殊な袋を使い、コンテナ内にモルトを積載します。インナーバッグとは、防水、防湿性に優れた素材で作られた内袋のことで、これにより貨物を二重にガードすることができ、水濡れやコンタミネーション(不純物の混入、汚染)を防ぐ効果があります。水分やほんの少しの不純物が大きなダメージにつながるモルトには、このインナーバッグは非常に大きな効力を発揮します。

ビールのできるまで



2001年国別ビールの消費量(万kl)



TOP10

出所:ビール醸造組合 ウェブサイト



トピックス

L LNG船輸送新規契約拡大とグローバル展開

次の契約を成約し、中期経営計画 MOLnextの目標である10隻を超えました。また、マスカット(オマーン)、ロンドン、ヒューストンにそれぞれLNG専任の人材を配した事務所/営業拠点を設置しました。

- オマーン政府等とLNG船2隻を共同所有契約(2002年1月・7月)
- アルジェリアLNGプロジェクト参画(2002年5月)
- ルウェー・スノーヴィットプロジェクト向け新規定期用船契約(2002年8月)
- カタール・ラスガスⅡ社向け新規定期用船契約(2隻)(2002年10月・2003年1月)

6 6000TEU型コンテナ船、5隻竣工(2002年2月~6月)

MOL PRECISIONを皮切りに竣工した6000TEU型コンテナ船Pシリーズ5隻を日本・アジア・欧州航路に投入しました。船隊を最新鋭大型高速コンテナ船に統一し、サービスの向上を図りました。

大型自動車船8隻の建造方針を決定(2002年11月)

2005年から2006年竣工予定で、速力20ノット・全層背高車スペース対応など新鋭設備を備えた大型自動車船8隻の建造発注を行うことを決定しました。

ダブルハルVLCC6隻の建造方針を決定(2003年2月)

油濁事故を防止し、環境リスクに対応するため、既存のシングルハルVLCCを順次処分すると共に、2004年から2005年の竣工予定にて、ダブルハルVLCC6隻の建造発注を行うことを決定しました。

チリとインドにおいて現地法人を設立、営業を開始(2002年4月・7月)

欧州/西アフリカ間コンテナ船新サービス開設(2002年6月)

欧州と西アフリカ主要港を結ぶ定曜日隔週サービスを開設しました。これによりアジア/西アフリカ北部、欧州/南アフリカ間のサービスも提供可能となりました。

内部監査室の設置とコーポレートガバナンスの強化(2002年10月)

2001年11月にコンプライアンス規定を制定して以来、コンプライアンス強化を推進してまいりましたが、より実効性のある監査体制を構築し、コーポレートガバナンスの更なる強化を図るため、内部監査室を設置しました。

ISO14001(環境ISO)認証を取得(2003年3月)

本社全部門及び当社運航船隊を対象とし、「総物流・貨物海上輸送サービスにおける現地活動及び本社事業部における活動」を適用範囲として、環境保全の前提である安全運航の徹底のため、ISO14001の認証を取得しました。



役員(2003年6月25日現在)

取締役

| | |
|----------|----------|
| 代表取締役社長 | 鈴木邦雄 |
| 代表取締役副社長 | 北條時尚 |
| 代表取締役副社長 | 佐藤博之 |
| 代表取締役副社長 | 蘆田昭充 |
| 取締役副社長 | ジョージ・ハヤシ |
| 専務取締役 | 相良雅雄 |
| 専務取締役 | 小西一明 |
| 常務取締役 | 原田英博 |
| 取締役 | 椎名武雄 |
| 取締役 | 児玉幸治 |
| 取締役 | 小島邦夫 |

監査役

| | |
|-------|------|
| 常勤監査役 | 大滝和男 |
| 常勤監査役 | 小林正夫 |
| 監査役 | 佐藤恭一 |
| 監査役 | 堀田健介 |

執行役員

| | |
|--------|-------|
| 専務執行役員 | 岩田誠 |
| 常務執行役員 | 小出三郎 |
| 常務執行役員 | 高橋義和 |
| 常務執行役員 | 薬師寺正和 |
| 常務執行役員 | 黒石真文 |
| 常務執行役員 | 加藤敏弘 |
| 常務執行役員 | 鏡敏泰 |
| 常務執行役員 | 萩原節一 |
| 執行役員 | 岡井和明 |
| 執行役員 | 山路政志 |
| 執行役員 | 関修治 |
| 執行役員 | 鈴木修治 |
| 執行役員 | 外園賢一 |
| 執行役員 | 米谷憲一 |
| 執行役員 | 穴戸敏孝 |
| 執行役員 | 大森茂士 |

重要なお知らせ

単元未満株式をお持ちの方へ

当社単元未満株式(当社の場合は1000株未満の株式)をお持ちの方が、その単元未満株式と併せて1単元となる数の株式をご請求により当社から買い取ることができる制度(=単元未満株式の買増制度)をこの度導入することと致しました。従来の単元未満株式の買取請求に加え、本制度の導入により、単元未満株式については、買取・買増いずれもご選択頂くことが可能となりました。

上記の単元未満株式の買取・買増制度や株券をなくされた場合の詳しいご照会、及び単元未満株式の買取請求書・買増請求書、株券喪失登録申請書、変更届(ご住所・お届印・姓名など)、配当金振込指定書、株式名義書換請求書など各種ご請求につきましては、名義書換代理人の電話及びホームページで受け付けております。

UFJ信託銀行 電話:03-5683-5111(代表) ホームページ: <http://www.ufjtrustbank.co.jp/kabushiki/>
(証券保管振替制度をご利用の方は、お取引口座のある証券会社等にご照会ください。)

株券をなくされた場合は

従来の公示催告・除権判決制度に代わり、平成15年4月1日施行の商法改正により株券失効制度がスタートし、株券をなくされた場合の手続きが簡略化されました。当社の名義書換代理人(UFJ信託銀行)に株券喪失登録を申請頂き、その後異議の申し立てがなく1年経過すれば、なくされた株券を無効とした上で、株券再発行を請求できるようになりました。

株主メモ

| | |
|--------------------|--|
| 配 当 金 | 利益配当金受領株主確定日 毎年3月31日 中間配当を行うときの中間配当金受領株主確定日は毎年9月30日 |
| 上場証券取引所 名義書換代理人 | 東京・大阪・名古屋・福岡・札幌、フランクフルト UFJ信託銀行株式会社 東京都千代田区丸の内一丁目4番3号 |
| 同 事 務 取 扱 所 | UFJ信託銀行株式会社 証券代行部 東京都江東区東砂七丁目10番11号 〒137-8081 電話 03-5683-5111番(代表) |
| 同 取 次 所 | UFJ信託銀行株式会社 全国各支店 野村證券株式会社 全国本支店 |
| 公 告 の 方 法 | 日本経済新聞に掲載します。 ただし、決算公告は、当社ホームページに掲載します。 |



Mitsui O.S.K. Lines

| | |
|--------------------------|---|
| 商 号 | 株式会社 商船三井(証券コード9104) Mitsui O.S.K. Lines, Ltd. |
| 本 社 | 〒105-8688 東京都港区虎ノ門二丁目1番1号 |
| 本 店 | 〒530-6591 大阪市北区中之島三丁目6番32号 |
| 資 本 金 | 64,915,351,028円 |
| 従 業 員 | 989人(陸上610人 海上379人) |
| 支 店 | 札幌・横浜・名古屋・大阪・神戸・九州 |
| 国 内 事 務 所 | 苫小牧、広島 |
| 現 地 法 人 及 び 海 外 事 務 所 | 米国、メキシコ、ブラジル、チリ、オランダ、英国、オーストラリア、ベルギー、ドイツ、フランス、南アフリカ、中国、台湾、フィリピン、タイ、マレーシア、シンガポール、インドネシア、スリランカ、インド、韓国、ベトナム、オーストラリア、アラブ首長国連邦、カタール、オマーン |

R100

高紙配合率100%再生紙を使用しています