

MOL's next voyage to higher goals

平成14年度

中間報告書

2002年4月1日から2002年9月30日まで



商船三井



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。

商船三井グループは、世界経済のインフラを支える総合物流グループとして、
私たちの暮らしに欠かすことのできない海上輸送を通じ、快適で豊かな暮らしの実現に貢献しています。

船社連合「ザ・ニューワールド・アライアンス」を結成し、世界最大規模の高速船隊が日本、アジア、北米、欧州の主要港をカバーしています。



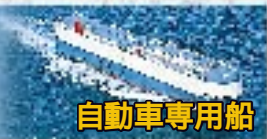
定期船

お客様のご要望に応じて最適なルートを選択し、日本のみならず全世界を舞台に、あらゆる地域を結ぶ資源輸送の大動脈として活躍しています。



不定期船

最大5,300台積みみの自動車船やISO9001による品質管理など、安全・迅速・確実をモットーに、自動車の世界四極生産体制に対応しています。



自動車専用船

世界最大級の油送船隊を持つエネルギー輸送のエキスパートとして、効率のかつ安全輸送を第一にグローバルな活動を展開しています。



油送船



LNG船

クリーンエネルギーとして注目を集めているLNGを、世界トップシェアを誇るLNG船隊が最先端の技術で輸送しています。



客船事業

多彩な設備と110余年の長い歴史に培われたサービスで、日本初のクルーズ客船の「ふじ丸」と「にっぽん丸」が人びとの夢を運びます。



国内輸送

長距離・大量輸送の特徴を生かし、北は北海道・苫小牧から南は鹿児島・志布志まで、日本各地を結ぶ海上ネットワークを整備・拡充しています。



総合物流

輸送、保管はもちろん、お客様のマーケティングから完成品の配送まで、物流に必要なすべてのサービスを世界各地で提供しています。

商船三井グループ

海運 船舶管理・配乗 客船 フェリー・内航 曳船
航空・旅行代理店 海運代理店 港湾ターミナル・物流
陸運 物流・倉庫 不動産・不動産管理 金融・保険 その他

株主の皆様へ

代表取締役社長
鈴木邦雄



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。

平成14年度中間期の業績をご報告するにあたりまして、一言ご挨拶申し上げます。

当社グループは、昨年4月に「成長と拡大」を掲げた中期経営計画MOL next (Mitsui O.S.K. Lines' new expansion target) を策定し積極的な事業活動を行っておりますが、その2年目にあたる当中間期の業績は、誠に遺憾ながら前年中間期と比較し減収減益となりました。

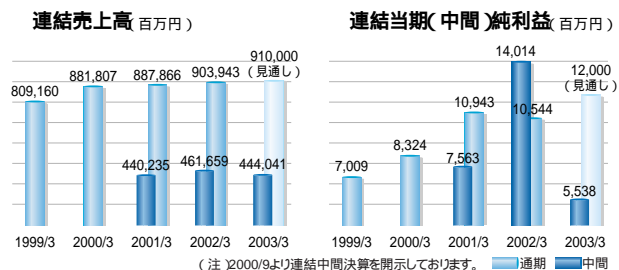
この主な要因は、昨年来の米国を中心とした世界経済の停滞や新造船の大量竣工があいまって、一時的に船腹が供給過剰となったことで、定期船(コンテナ船)運賃を中心とした海運市況が大幅に軟化したことによるものです。このような厳しい環境の下、当社グループはコスト削減の大幅な追加など、様々な損益改善努力をいたしました。しかしながら、世界景気の緩やかな回復に伴う荷動きの増大にも助けられ、徐々にコンテナ船運賃は回復し、不定期船、タンカー市況も好転しつつありますので、下期以降次期においては、大幅な業績の改善が図れるものと確信しています。

一方、戦略面では着々と成果を挙げつつあります。成長分野への積極投資という点では、LNG輸送において、既に当初計画を上回る11隻の新規プロジェクトに参画を果たし

ました。連結子会社においても、継続的な国内景気の低迷により、フェリー事業等で当初目標までには到達しない事業もありましたが、全体としては、これまでの合理化、損益改善策が実を結び、着実に連結業績に貢献しています。また、有利子負債の削減計画も当初計画を大幅に上回るペースで進捗しています。

MOL nextの最終的な目標は、経営環境に大きく左右されない「強くしなやかな商船三井グループ」の確立にあります。この観点に立てば、計画が着実に進捗しているとはいえ、MOL next最終年度(平成15年度)に向けて、経営基盤を更に強固なものとするためには、一層の営業力及びコスト競争力の強化、財務体質の改善を図る必要があります。

当社グループは、今後もMOL nextの達成に向けて更に精励いたしますので、株主の皆様におかれましては、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^{*} の進捗状況及び財務活動

「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」を経営目標に掲げ、中期経営計画「MOL next」の達成に向けて、グループ一丸となって取り組んでおります。

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

MOL next 2001年度～2003年度

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\$ ハンカー前提US\$120/MT

ROE	15.0%
ROA	4.0%
自己資本比率	20.0%
有利子負債残高	6,000億円

Expansion Plan

今後、成長が見込まれる分野への経営資源の投入で、規模と利益の拡大を目指します。

財務体質強化

有利子負債削減とキャッシュ・フロー重視の経営による財務体質の強化を図ります。

コスト削減

コスト競争力強化のため、3カ年で2000年度比150億円のコスト削減を実施します。

実績推移

連 結

(億円)

	2001年度		2002年度	
	通期実績	中 間	通期見通し	
売 上 高	9,039	4,440	9,100	
経 常 利 益	373	93	250	
当 期(中 間) 利 益	105	55	120	

期中平均為替(円/\$) 125.11 123.77 121.89

単 体

(億円)

	2001年度		2002年度	
	通期実績	中 間	通期見通し	
売 上 高	6,938	3,440	7,000	
経 常 利 益	311	71	210	
当 期(中 間) 利 益	65	26	80	

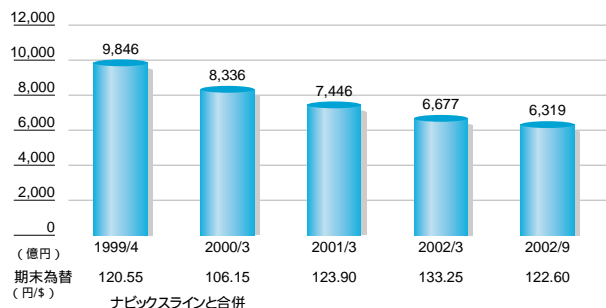
期中平均為替(円/\$) 125.11 123.77 121.89

当中間期は、運賃市況低迷や燃料油価格の高止まりなど、当初想定した以上の厳しい状況にありました。引き続き運賃修復努力の他、営業力強化、コスト削減に工夫を凝らし、最終年度のMOL next達成に向けグループで全力を挙げ、取り組んでまいります。

MOL nextにおける重要目標として、有利子負債削減と、コスト削減の推進による財務体質強化に取り組んでおり、当初想定した以上に順調に推移しております。

有利子負債残高は合併時より3,527億円減少

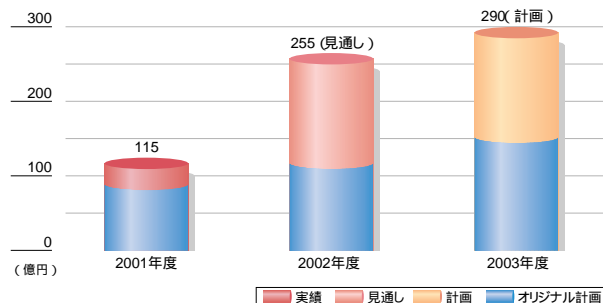
有利子負債残高の推移



有利子負債残高は当中間期末に6,319億円となり、目標達成へ向け着実に進展しております。当社はMOL nextの下、非効率資産の圧縮、資源エネルギー輸送等成長が期待される分野への設備投資の集中など、有利子負債削減策を進めてきました。その結果、支払利息が減少するとともにバランスシートが改善しております。

オリジナル計画を大きく上回るコスト削減を実施

MOL nextコスト削減計画(対2000年度比)



MOL next 2年目の2002年度末には2000年度比255億円のコスト削減を見込み、最終年度である2003年度には当初計画の倍近くの290億円程度の削減を計画しております。具体的には、船舶の運航に係る経費や維持・管理のための船舶経費、一般管理費など費用項目全般に亘るコスト削減を実施しております。

世界最大規模の油送船隊が ワールドワイドなエネルギー輸送を支えています。

商船三井の油送船隊は、高い海外顧客比率によって、グローバルにシェアを獲得。

日本のみならず世界を舞台に活躍し、増大するエネルギー輸送の担い手として成長を続けています。

世界最大規模の油送船隊でライフラインを担う油送船事業

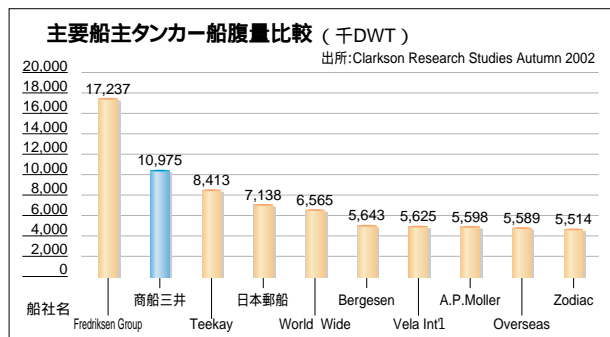
当社の油送船隊は、主に中東地域で生産される原油をはじめ、原油を精製して作られるガソリンやジェット燃料、軽油、灯油、重油、ナフサなどの石油製品を輸送しています。当社の油送船隊は79隻ですが、これにグループ会社の運航船を加えると全体で約120隻となり、世界最大規模の船隊となります。この油送船隊によって石油関連のエネルギー輸送に携わっており、特に、メタノールタンカーでは全世界の70%の船隊を占め、欧米/アジア向けの三国間輸送などで活躍しています。

エネルギー輸送において、当社の油送船隊が世界で圧倒的強さを誇っているのは、規模だけではなく、安全輸送を大前提として、あらゆるニーズに対応するサービス力があること、基本的に油送船隊を自前で持っていること、海外顧客比率が高いことなどが挙げられます。また、油送船事業は他の積荷と異なり、当社の乗組員が輸送に関する一切の積揚計画を作成し、荷役の主導

権を持ってオペレーションを行うため、独自のノウハウが蓄積されています。この長年培ったノウハウに基づく高度なサービスが評価につながり、当社の油送船事業の強みとなっているのです。

当社油送船の種類

船種	積荷
原油タンカー(VLCC等)	原油
プロダクトタンカー	石油精製品 (重油/軽油/ガソリン/灯油/ナフサ等)
ケミカルタンカー	液体化学製品 (ベンジントルエン/アルコール類等)
メタノールタンカー	液体化学製品 (ホルマリン/酢酸等 接着剤や塗料の原料)
LPGタンカー	液化石油ガス製品 (液化プロパン/液化ブタン)

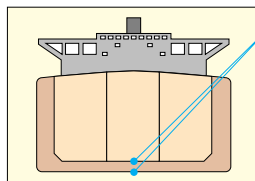


VLCC1隻は、
(25～30トン超大型タンカー)

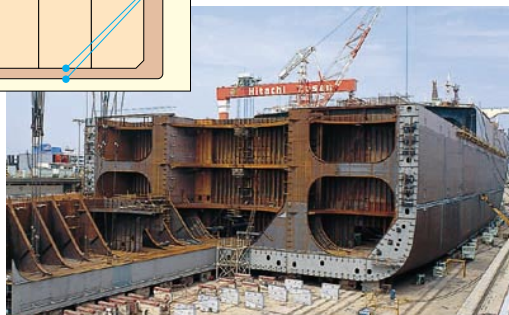
全長	大きさ	輸送量
東京タワーの高さ333mとほぼ同じ	甲板の大きさはサッカー場3面分	ドラム缶約150万本分 (日本の1日の原油消費量の1/2に相当)

サービスの大前提となる安全運航のための 船舶管理を生かした営業活動を強化しています

油送船事業にとって最も重要なことは、油濁事故などを起こさない安全輸送に他なりません。当社では、タンカー専門の高水準の船舶管理を行い安全運航に努めています。定期的な船体のメンテナンスをはじめ、ISO9002品質管理システムの認証取得、日本、英国、シンガポールでの船舶管理会社設立による体制づくり、国内外のトレーニングセンターにおける船員の教育・養成など、ハード、ソフトの両面から船舶管理に取り組んでいます。こうした取り組みは、国内外のお客様から高く評価され、営業活動に多大な貢献をしています。



複数の区画に仕切られたタンク状の船倉を持ち、船側と船底が二重船殻化(ダブルハル化)されています。



また、当社では、油汚染防止対策として新造タンカーの二重船殻化(ダブルハル化)を進めてきました。当社では、高度な安全性の確保は顧客のニーズであり、同時に効率的な原油輸送サービスにも寄与するものと認識し、IMO(国際海事機構)の規制化以前からダブルハル化に取り組んできました。現在、原油タンカー36隻中15隻のダブルハル化を終了しており、今後、当社油送船隊のVLCCすべてのダブルハル化を2010年までに完了する予定です。

MOL nextで 成長と拡大を目指します

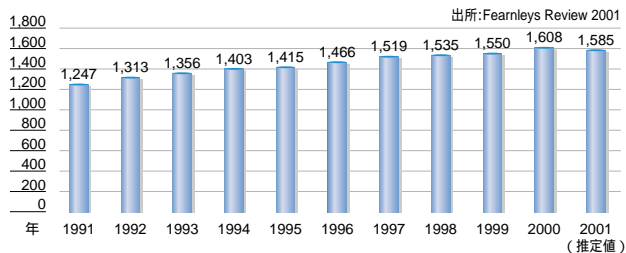
油送船事業は、安定的に収益が見込める長期契約が主体です。MOL nextでは顧客ニーズに応えダブルハルタンカーの重点整備、アジア水域での中型VLCCの戦略的活用及び新規契約・顧客の開拓を軸とする「成長と拡大」を目指しています。当社の原油タンカーでは現在約2/3が国内顧客向け、残り1/3が欧米系メジャー、アジアを中心とする石油会社向けですが、今後更に近年急進する韓国などアジアの石油需要への対応と欧米をはじめとする海外顧客との長期契約獲得に積極的に注力していきます。

また、グループではケミカルタンカー分野に強みを持つ東京マリン(株)やプロダクトタンカーを当社と共同で運航している旭タンカー(株)など特色ある会社が当社油送船隊の重要な一翼を担っております。

新規事業では、昨年アンモニア輸送の契約を日本船社として初めて獲得いたしました。加えて、営業と技術が一体となった当社の安全輸送に対する姿勢が評価され環境に対して負荷の少ない次世代のクリーンエネルギーとして注目を集めているDME(ジメチルエーテル)の2006年実用化に向けた研究会に船社代表として参加しております。今後も当社では、船舶管理の技術とノウハウを差別化戦略の柱に据え、世界最大規模の船隊とノウハウで新規事業及び新エネルギー輸送で主導的な役割を果たしていきます。

*ジメチルエーテルは天然ガス等から製造される液化ガスで、塗料や農薬、化粧品のスプレー用噴射剤から発電用まで幅広く利用されています。また、燃焼によって酸性雨の原因となるSOx(硫酸酸化物)が発生せず、NOx(窒素酸化物)の発生も少ないことから、温室効果やオゾン層破壊の懸念がない環境負荷低減が可能な燃料です。

世界の原油荷動き(海上輸送量)推移(百万トン)



連結財務諸表

連結業績と事業別の概況

当中間期の連結業績は、売上高4,440億円（前年同期比3.8%減）、営業利益147億円（同60.5%減）、経常利益93億円（同64.5%減）、中間純利益55億円（同60.5%減）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、9ページをご参照ください。

フェリー内航事業では、不採算航路の改廃を含めたグループフェリー事業全体の再編の結果、前年同期に比し、売上高は下回りましたが、損益は大幅に改善しました。

運送代理店及び港湾運送業では、コンテナターミナル部門の取扱量が堅調で、前年同期並の業績を確保し、国内物流部門の業績は、合理化により前年同期に比べ大幅に改善しました。

貨物取扱業及び倉庫業では、航空貨物運送部門を中心に、輸出貨物及びアジア域内貨物の荷動きの好調に支えられ、また、コスト削減等も寄与し、損益は前年同期を大幅に上回りました。

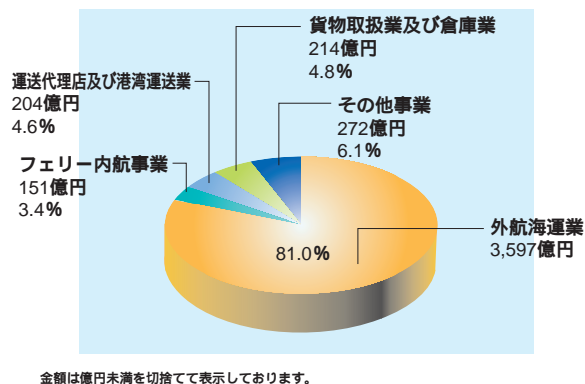
その他事業では、商社部門において船用品を中心とする営業基盤の強化を進め、業績は前年同期に比べ改善し、旅行代理店業においても、前年同期の業績を上回りました。

中間連結損益計算書（要旨）

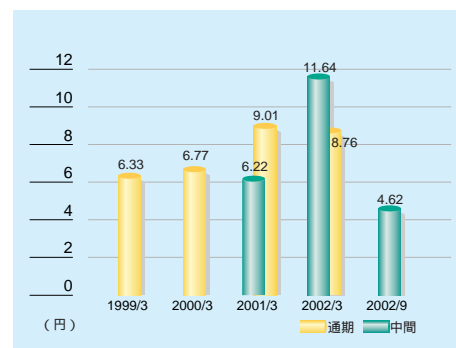
（百万円）

	当中間期 自 2002年4月 1日 至 2002年9月30日	前中間期 自 2001年4月 1日 至 2001年9月30日
経常損益の部		
営業収益	444,041	461,659
営業費用	429,287	424,280
営業利益	14,754	37,379
営業外収益	6,737	6,926
営業外費用	12,174	18,047
経常利益	9,317	26,259
特別損益の部		
特別利益	3,606	3,281
特別損失	3,887	7,261
税金等調整前中間純利益	9,036	22,278
法人税、住民税及び事業税	3,303	7,917
少数株主利益	194	346
中間純利益	5,538	14,014

事業別売上高構成比



1株当たり当期(中間)純利益



連結財務諸表

中間連結貸借対照表（要旨）

（百万円）

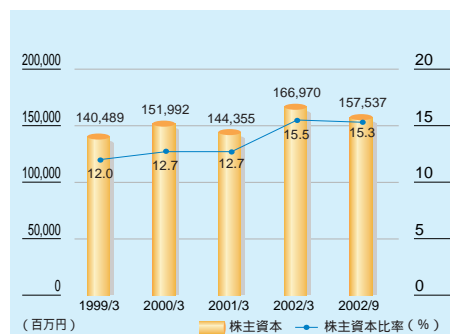
資 産 の 部	当中間期	前 期	負 債 の 部	当中間期	前 期
	2002年9月30日現在	2002年3月31日現在		2002年9月30日現在	2002年3月31日現在
流動資産	264,317	251,387	流動負債	391,251	375,032
現金及び預金	29,902	40,466	支払手形及び営業未払金	90,586	88,518
受取手形及び営業未収金	107,691	97,659	短期社債及び社債短期償還金	23,673	25,283
有価証券	6,247	5,366	短期借入金	153,780	143,739
繰延及び前払費用	48,335	45,532	前受金	47,253	53,829
その他	74,397	64,441	その他	75,958	63,660
貸倒引当金	2,256	2,078	固定負債	476,220	533,592
固定資産	767,982	827,702	社債	48,780	54,072
有形固定資産	571,868	619,645	長期借入金	373,746	421,622
船舶	440,527	486,153	その他	53,692	57,896
土地	60,536	60,907	負債合計	867,472	908,624
その他	70,805	72,584	少数株主持分	7,290	3,494
無形固定資産	8,729	8,470	資本の部		
投資その他の資産	187,384	199,586	資本金	64,915	64,915
投資有価証券	131,718	137,544	資本剰余金	43,886	43,886
その他	60,061	66,363	利益剰余金	47,190	47,817
貸倒引当金	4,396	4,322	土地再評価差額金	2,172	2,172
			その他有価証券評価差額金	9,448	11,423
			為替換算調整勘定	8,545	2,608
			自己株式	1,531	637
資産合計	1,032,300	1,079,089	資本合計	157,537	166,970
			負債、少数株主持分及び資本合計	1,032,300	1,079,089

中間連結キャッシュ・フロー計算書

（百万円）

	当中間期	前中間期
	自 2002年4月 1日 至 2002年9月30日	自 2001年4月 1日 至 2001年9月30日
営業活動によるキャッシュ・フロー	19,827	32,871
投資活動によるキャッシュ・フロー	16,474	7,183
財務活動によるキャッシュ・フロー	11,633	47,290
現金及び現金同等物に係る換算差額	1,927	1,259
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	43	120
現金及び現金同等物の中間期末残高	29,572	49,193

株主資本 / 株主資本比率



単体財務諸表

単体業績と部門別の概況

当中間期の単体業績は、売上高3,440億円（前年同期比3.7%減）、営業利益70億円（同70.2%減）、経常利益71億円（同65.9%減）、中間純利益26億円（同63.3%減）となりました。

定期船部門では、東西基幹航路への大型コンテナ船の投入やアジアを中心とするサービス網の拡充により、積極的に積取量の拡大を図りましたが、運賃の大幅な下落により、前年同期比で損益の悪化を余儀なくされました。

不定期専用船部門では、自動車輸送台数は米国向けを中心に拡大しましたが、乾貨物船の運賃・用船市況の低迷が大きく影響し、運航効率化及びコスト削減に努めるも、前年同期の業績を下回りました。

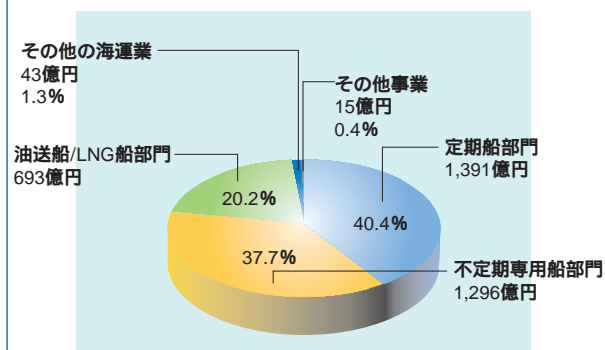
油送船/LNG船部門では、中長期契約の新規獲得と船隊競争力の強化を行いました。原油船市況が大きく低迷したため、損益は前年同期より悪化しました。

中間損益計算書（要旨）

（百万円）

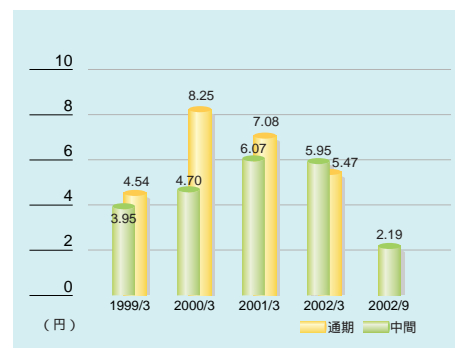
	当中間期 自 2002年4月 1日 至 2002年9月30日	前中間期 自 2001年4月 1日 至 2001年9月30日
経常損益の部		
営業収益	344,056	357,180
営業費用	336,985	333,477
営業利益	7,071	23,702
営業外収益	5,107	3,203
営業外費用	4,983	5,832
経常利益	7,195	21,073
特別損益の部		
特別利益	780	1,211
特別損失	3,839	9,671
税引前中間純利益	4,136	12,613
法人税、住民税及び事業税	1,507	5,444
中間純利益	2,629	7,168
前期繰越利益	12,521	9,949
自己株式処分差損	5	
中間未処分利益	15,146	17,118

部門別売上高構成比



金額は億円未満を切捨てて表示しております。

1株当たり当期(中間)純利益



単体財務諸表

中間貸借対照表（要旨）

（百万円）

	当中間期 2002年9月30日現在	前 期 2002年3月31日現在		当中間期 2002年9月30日現在	前 期 2002年3月31日現在
資 産 の 部			負 債 の 部		
流動資産	174,729	166,045	流動負債	240,852	223,685
現金及び預金	3,801	9,194	営業未払金	65,494	64,052
営業未収金	69,039	62,273	社債短期償還金	12,000	12,000
有価証券		3	短期借入金	70,542	63,184
繰延及び前払費用	44,771	43,021	前受金	44,616	45,055
その他	59,556	53,564	その他	48,198	39,393
貸倒引当金	2,440	2,011	固定負債	154,325	160,259
固定資産	373,047	375,932	社債	40,000	40,000
有形固定資産	196,490	202,822	長期借入金	98,511	104,156
船舶	118,236	123,889	その他	15,814	16,102
土地	54,538	54,538	負 債 合 計	395,177	383,944
その他	23,715	24,394	資 本 の 部		
無形固定資産	4,871	4,604	資本金	64,915	64,915
投資等	171,685	168,505	資本剰余金	43,886	43,886
投資有価証券	81,023	85,877	利益剰余金	37,351	40,804
子会社株式	69,868	55,965	（うち中間(当期)純利益)	(2,629)	(6,577)
その他	27,888	32,881	その他有価証券評価差額金	7,511	9,056
貸倒引当金	7,095	6,219	自己株式	1,065	629
資 産 合 計	547,777	541,977	資 本 合 計	152,599	158,033
			負債及び資本合計	547,777	541,977

株式の状況（2002年9月30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	持株比率 %
金 融 機 関	167	51.9
証 券 会 社	286	0.7
そ の 他 法 人	1,085	10.0
外 国 法 人 等	544	18.9
個 人 、 そ の 他	132,166	18.5
合 計	134,248	100.0

大株主及びその持株比率（上位10名）

株 主 名	持 株 数 千株	持 株 比 率 %
日本トラスティサービス信託銀行株式会社	72,707	6.03
三井住友海上火災保険株式会社	65,247	5.41
三井アセット信託銀行株式会社	57,068	4.73
株式会社みずほコーポレート銀行	54,298	4.50
日本マスタートラスト信託銀行株式会社	53,333	4.42
株式会社三井住友銀行	52,039	4.32
ザチースマンハッタンバンクエスイロンドン	51,805	4.30
ステートストリートバンクアンドトラストカンパニー	42,335	3.51
UFJ信託銀行株式会社	37,351	3.10
株式会社新生銀行	33,584	2.79

特集

世界を旅する貨物 Vol.3

水産大国日本は世界最

わが国は食卓にのぼる水産物の約半数を、輸入に頼っています。世界中の豊かな海で獲れた水産物が食卓を彩るまでには、厳密な温度管理などの輸送技術が求められます。当社が輸送する水産物が世界を旅して日本に届けられるまでについてご紹介しましょう。

日本で食される水産物は約半数を世界の海に頼っています

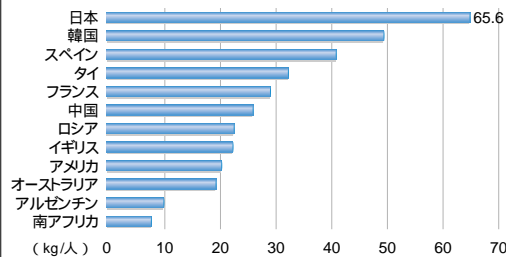
四囲を海に囲まれている日本人が、現在どれほど多くの世界の水産物を食べるようになっているかを、皆様はご存知でしょうか。

2001年度の日本の水産物輸入量は、149の国と地域から約383万トンでした。

これは日本の水産物輸入史上第1位の記録となりました。一方、同年の国内食用水産物の生産量は約453万トンであり、水産王国であるはずの日本の水産物自給率は

53%にすぎません。1965年度当時の自給率が100%であったのと比較すると、30年以上を経て、世界中の漁場から運ばれる豊富な種類の輸入水産物が、如何に私たちの食卓に運ばれるようになったかがわかります。今や日本は、世界の水産物貿易金額の約30%を輸入する、世界最大の水産物輸入国でもあるのです。

世界各國の国民1人当たりの水産物消費量



出所:FAO「Food Balance Sheet(1999)」,日本は、農林水産省「平成11年度食料需給表」

輸入水産物のいろいろ

私たちが日頃見かける輸入水産物にはどのようなものがあるのでしょうか。

国内の家庭に目を向けてみますと、1世帯当たりの年間購入量の魚種別順位は、**グラフ1**となり、日本全体で見てもみると、輸入水産物の魚種別順位は**グラフ2**となります。

水産物が輸入される国や地域も様々で、北米や欧州、アジアはもちろん、オセアニア、ミクロネシア、遠くは中南米やアフリカに至るまで、全世界から日本へ運ばれてきます。ブラジルのカニ、マダガスカル島のロブスター、アラビア湾のエビ、モロッコのタコ、東カナダのカズノコなど、意外な地域からも美味しい旬の水産物が輸入されているのです。

大の水産物輸入国

水産物の輸入には厳密な温度管理など 長年培われた輸送技術が生かされます

多種に亘る水産物の輸入においては、安全且つ迅速な輸送が求められます。水産物の輸入に使用される冷凍コンテナは、入念な事前チェックと0.1単位での庫内温度設定が行われています。輸送途中の船上でも、生鮮魚はとてデリケートであるため、庫内温度管理には細心の注意が払われます。例えば - 10と - 20 では、ともに「冷凍状態」であるといえますが、魚種別の適当な温度設定がされないと、甘えびは頭部が白斑し、うには身を溶かし、いくらには表面の張りをなくしてしまいます。コンテナが鮮度を保つ安全な冷凍庫であるためには、魚種別の安定した低温供給が必要になるのです。一方、環境への配慮も重要になります。当社では1992年からオゾン破壊係数がゼロであるフロン冷媒R-134aを使用した冷凍コンテナを採用し、2003年度末には同冷媒使用100%を目指し、環境保全に努めています。

また、漁場が多地域に亘るため、ローカルな地域での輸送では、その地域のコンテナターミナル内の電源供給状況や、他のフ

ィーダー船社の輸送能力等も、十分に検証しなければなりません。当社では、長年培ってきた輸送技術と、世界規模の40あまりの定期航路網と、100を超える現地法人及び代理店の情報網を駆使し、様々な地域での水産物の安全輸送に努めています。

地球の7割を占める海からの贈り物を、日本の食卓にお届けする一翼を担うことを誇りに、商船三井グループは今後もますます良質なサービスをご提供してまいります。

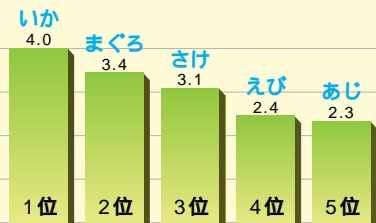


<冷凍コンテナのサイズ> 40フィートサイズの冷凍コンテナの場合
内容積：約66.5m³
最大積荷重量：約26.4トン
(例)

$$\text{冷凍コンテナ1本} = \text{カニの1世帯当たり年間消費量: 約3尾} \times \text{4,000世帯} = \text{12,000 ~ 13,000尾}$$

グラフ1

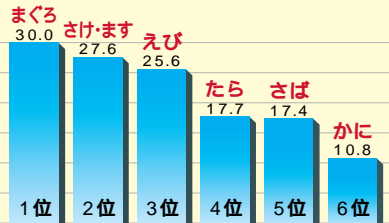
1世帯当たり年間購入量(kg)



出所:総務省「平成12年家計調査」

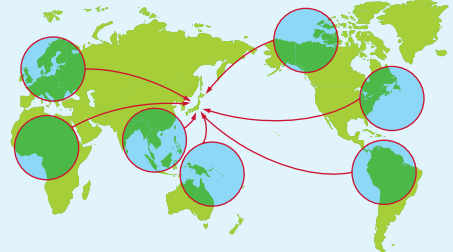
グラフ2

平成13年日本の水産物魚種別輸入量(万トン)



出所:農林水産省「統計情報」

日本の主な水産物輸入地域



役員 (2002年9月30日現在)

取締役

取締役会長	生田 正治
代表取締役社長	鈴木 邦雄
代表取締役副社長	佐藤 和男
代表取締役副社長	中村 清次
取締役副社長	ジョージ・ハヤシ
代表取締役専務取締役	北條 時尚
専務取締役	佐藤 博之
専務取締役	蘆田 昭充
専務取締役	相良 雅雄
常務取締役	小西 一明
取締役	椎名 武雄
取締役	福井 俊彦
取締役	児玉 幸治

監査役

常勤監査役	岩本 和夫
常勤監査役	大滝 和男
監査役	立石 信義
監査役	佐藤 恭一

執行役員

専務執行役員	町野 硯治
常務執行役員	森 和樹
常務執行役員	岡本 豊
常務執行役員	岩田 誠
常務執行役員	小出 三郎
執行役員	高橋 義和
執行役員	原田 英博

執行役員	薬師寺 正和
執行役員	羽田 知所
執行役員	山上 建治
執行役員	黒石 真
執行役員	貞松 秀幸
執行役員	齊藤 俊樹
執行役員	加藤 敏文
執行役員	岡井 和一
執行役員	山路 明
執行役員	鏡 敏弘
執行役員	関 政志
執行役員	萩原 節泰

会社概要 (2002年9月30日現在)

商号	株式会社 商船三井 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
上場証券取引所	東京、大阪、名古屋、福岡、札幌、 フランクフルト各証券取引所
従業員	1,020人(陸上612人 海上408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	米国、メキシコ、ブラジル、チリ、英国、オランダ、 ドイツ、オーストリア、フランス、ベルギー、マレーシア、 シンガポール、タイ、ベトナム、フィリピン、中国、台湾、 韓国、インドネシア、スリランカ、インド、カタール、 オーストラリア、ニュージーランド、南アフリカ

ホームページ紹介

<http://www.mol.co.jp>



詳細なIR情報はホームページに掲載しておりますので、是非ご覧ください。

<主なIRページ掲載コンテンツ>



IR室からのお知らせ
社長からのメッセージ
株主の皆様へ
株式に関するお手続きについて
ご確認くださいませ。
グラフで見る商船三井
IRツールのダウンロード

Topics

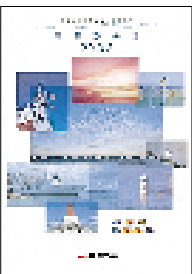
商船三井グループは、「成長と拡大」を目指し、
全社一丸となって積極的な事業展開を行ってまいりました。

.....内部監査室の設置.....

当社は、コーポレートガバナンス強化の一環として、コンプライアンス規定の制定、コンプライアンス委員会の設置など体制の整備を進めてまいりました。このたび10月1日付で従来の考査役を組織化し、「内部監査室」を設置いたしました。「内部監査室」は、監査役及び会計監査法人が行う法定監査と連携しネットワーク監査を行う一方、社内各部門の自主的な監査の情報を集約して、全社的な監査の徹底を図ります。

.....環境保全活動.....

当社では、「世界経済の発展への貢献」、「企業価値の極大化」とともにグループ企業理念のひとつに掲げた「安全運航と海洋・地球環境の保全」を図るため積極的な環境保全活動に取り組んでいます。当上半期においても、13項目を目標に掲げ、船底防汚塗料の塗り替えや冷凍コンテナの代替、オフィスでの廃棄物の削減などにおいて大きな成果をあげることができました。商船三井グループの海洋・地球環境の保全に向けた活動の詳細は、環境報告書に紹介されておりますので、是非一度ご覧になってください。 URL: <http://www.mol.co.jp/kankyo/index.html>



石炭専用船(新札幌丸)



大型高速新鋭コンテナ船(MOL PRIORITY)

当上半期の主な取り組み

10月 コーポレートガバナンスの強化・内部監査室の設置

カタル・ラスガス 社向け長期用船契約締結

当社自動車船サービス フォード社の
品質管理システムQ1に合格

9月 「海と地球にやさしい商船三井 環境報告書2002」発行

8月 定期船部門 欧州現地法人統括本社を ロンドンからロッテルダムに移転

生田会長 郵政公社初代総裁に内定

ノルウェー・スノーヴィットプロジェクト
LNG第二船長期用船契約締結

7月 中国現地法人MOL(China) 深圳支店開設・営業開始

6月 LNG船上 再ガス化/荷揚システム"EP Energy Bridge" 参画 インド現地法人 営業開始

5月 日本船社として初めてアルジェリアへ進出、 同国とLNG輸送合弁会社設立

4月 商船三井環境マネジメントシステム 「MOL EMS21」2002年度環境目標を設定

チリ現地法人設立

LNG船 船舶管理のためオマーン・マスカットに事務所設立

新造船

大型高速新鋭コンテナ船3隻「MOL PROMISE」
「MOL PROGRESS」 「MOL PRIORITY」投入

木材チップ船「SILVICUTURE」竣工

石炭専用船「新札幌丸」竣工

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 (当期の中間配当は見送りとさせていただきます。)
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。

お 知 ら せ

変更届(ご住所・お届印・姓名など) 配当金振込指定書、単元未満株式の買取請求書、株式名義書換請求書のご請求につきましては、名義書換代理人の電話およびホームページでも受付けております。

電 話 : 03-5683-5111番 (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へご照会ください。)



Mitsui O.S.K. Lines

株式会社 商船三井 (証券コード9104)

本 社 / 東京都港区虎ノ門二丁目1番1号 〒105-8688

R100

石炭配合率100%再生紙を使用しています