

平成12年度
報告書

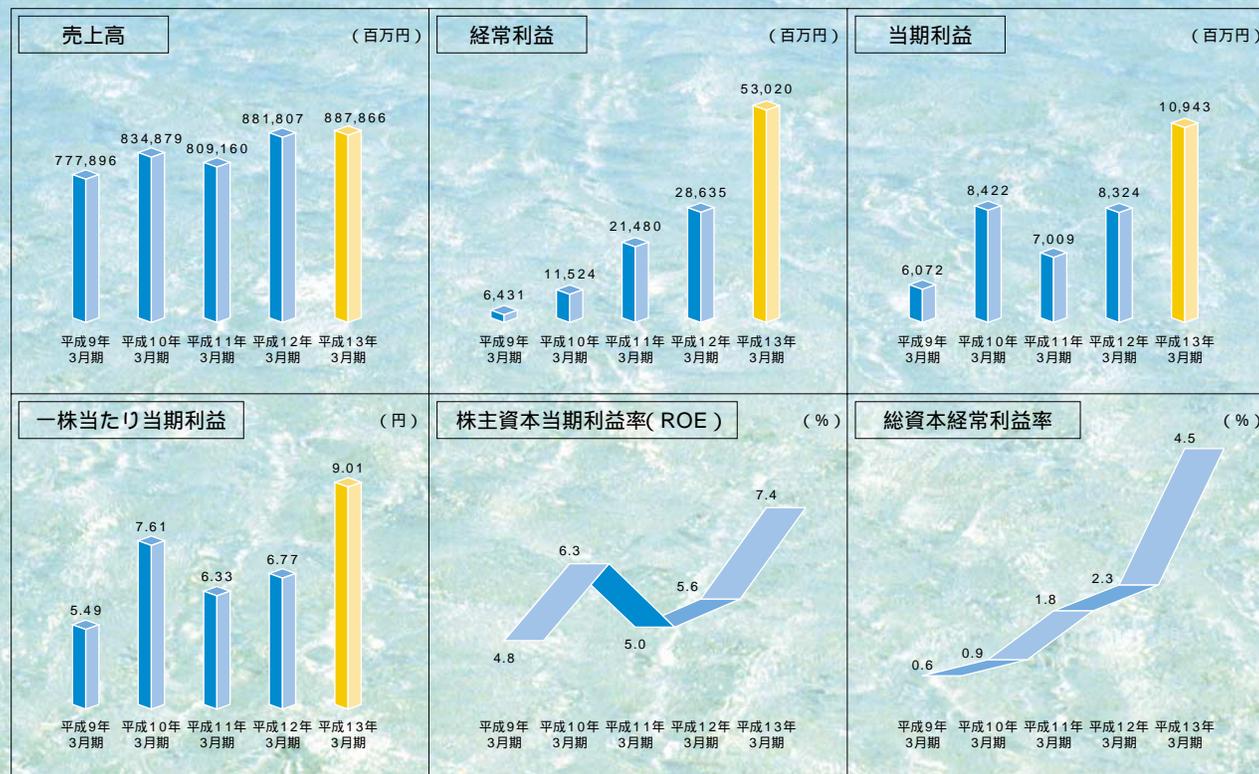
平成12年4月1日 - 平成13年3月31日



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。

連結財務ハイライト



目次	商船三井グループ企業理念 1	営業の概況 7	役員 16
	連結財務ハイライト 1	連結財務諸表 11	トピックス 16
	株主の皆様へ 2	単体財務諸表 13	株式 17
	中期経営計画MOL next 3	海運市況 15	商船三井環境憲章 18



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12年度の事業概況のご報告にあたりまして、ひとことご挨拶申し上げます。

当期は、3ヵ年経営計画「MOST21」の第2年度にあたりましたが、お陰様で当該計画の最終年度の目標を1年前倒しで達成し、連結・単体ともに売上高及び経常利益におきまして史上最高の業績を収めることができました。また、年間の配当金も1円増配し、1株当たり5円と致します。

こうした好業績の背景には海運市況が堅調に推移したこともありますが、最大の要因は平成6年より開始した「創造的改革運動」を通じ、グループをあげて弛まぬコスト削減と損益改善に取り組み、競争力の強化を図ってきたこと、及びナビックスラインとの合併効果を最大限に発揮することができたことにあると考えております。

当期利益につきましては、退職給付債務積立不足額の一括償却、国内フェリー事業の建て直し、不経済船の処分等に伴う特別損失を計上した結果、連結で109億円、単体で142億円となりましたが、こうした施策は、

必ずや今後の経営基盤の強化につながるものと確信いたします。

さて、当社は21世紀の初年度にあたりまして、「商船三井グループ企業理念」と、新中期経営計画「MOL next」を策定いたしました。

世界的な人口増加と経済発展は生産力の強化、消費量の増加につながり、その結果国際物流の増加が加速されると予測されます。この国際物流の主役となるのは長距離・大量輸送に優れた特性を有する外航海運です。外航海運業は今後とも世界経済の持続的成長に必要なインフラストラクチャーを提供し成長を続ける産業です。

当社グループは「MOL next」を21世紀の出発点として、予想される様々な環境変化を乗り越え、継続的な成長を追求し世界の海運界をリードしていく所存です。

更に業種の枠を越え国内外において評価される会社となり、これまで以上に株主の皆様のご期待にお応えすべく最善の努力を尽くしますので、なにとぞ変わらぬご支援を賜りますようお願い申し上げます。

平成13年6月

代表取締役社長 鈴木邦雄

当社は、1999年度を初年度とする3ヵ年経営計画 MOST21(Mitsui O.S.K.Lines' Strategy Towards 21)に取り組んできました。2年度目(2000年度)の終了に当たり、当初の計画より1年前倒しで目標を達成できましたので、21世紀を迎えて新たな飛躍と発展のスタートとするべく、2001年度を計画初年度とした新3ヵ年中期経営計画MOL next(Mitsui O.S.K.Lines' new expansion target)を策定し、グループ及び全社をあげて取り組んでいきます。

商船三井単体経営戦略

戦略

成長と拡大 / 定期船事業や資源エネルギー輸送部門を中心に今後成長が見込まれる分野に経営資源を投入し、規模・利益ともに拡大する
三國間強化 / 日本のみならずアジアや大西洋地域など三國間トレードにも注力しグローバルに商権を拡大する
新規事業 / 海運業及びその周辺事業を中心に、当社グループの持つノウハウ・資源を活用して新規事業分野に取り組む
IT戦略推進 / ITを活用した顧客サービスの向上と経営システムの高度化を図る
競争力強化 / ファーストクラスのサービスクオリティーを不断に追求し、常に世界でトップレベルのコスト競争力を維持する
人材育成 / プロフェッショナルリズムの徹底と次代を担う人材の育成を図る
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る
経営改革 / コーポレートガバナンスの更なる強化により、リスク管理を徹底するとともに、執行役員が自らの担当部門が達成すべき目標を明確にしリーダーシップを発揮する
環境対策 / 業界トップレベルの環境対策を推進する

Expansion Plan

成長と拡大により、2000年度比700億円の売上げ増を見込む

定航 / 一流のグローバルコンテナキャリアーを目指し2003年度までに16隻の大型コンテナ船整備により輸送能力増強
自動車 / 今後一層荷動き活発化が見込める三國間新規トレードへの積極参入を図る
ドライバルク / 今後成長が期待される石炭輸送、世界一位のケーブ船隊を中心に更なる商権拡大を図る
タンカー / ダブルハルトンカーの重点整備とアジア水域での中型VLCCの戦略的活用
LNG / インド、中国等、新興成長市場での営業強化、プロジェクト推進

コスト削減

コスト競争力強化の為に3ヵ年で2000年度比150億円のコスト削減を実施する
営業部門 / 運航費を中心に3ヵ年で80億円 管理部門 / 船舶経費を中心に3ヵ年で70億円

人への投資

海陸ともに定数採用を維持拡大、採用チャンネルの多様化 / フェアな評価に基づいた成果主義、能力重視の人事・給与制度の徹底 / グローバルに通用するプロフェッショナル集団の育成

運航規模

固定船腹464隻を中心に約520隻36.5百万重量トン(世界最大の運航規模)

中期経営計画 MOL next

中期経営計画目標

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

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
一株当たり利益	28円	25円

為替前提US1ドル = 110円 バンカー前提120ドル/MT

経営指標 2003年度連結

ROE : 15.0%
 ROA : 4.0%

財務体質 2004年3月期連結

自己資本比率.....20.0%
 有利子負債残高.....6,000億円
 (参考) 2001年3月期有利子負債残高7,446億円

設備投資

中期計画3カ年間の設備投資額(連結).....1,500億円
 (3カ年の償却額累計.....1,800億円)

経営管理手法の高度化

MOL版EVAによる経営管理手法の導入検討

グループ経営戦略

戦略

事業セグメントの選択と経営資源の集中を通じて更なる成長を図る
 コストと品質の両面でグローバルに比較優位を確保し収益力向上を図る
 グループコーポレートガバナンスの強化(会社管理から事業戦略推進と経営管理へ)

重点課題

セグメント毎の経営機能の統合により意志統一を図る
 グループ内で間接部門を集約し各企業はコアビジネスに専心する
 グループ会社非常勤役員(当社役員兼務)の機能強化

アクションプラン

①戦略的統合

物流 / MOL Logisticsを中核としたネットワーク型物流事業の展開
 フェリー / グループ総合力を活かしたフェリー事業の再構築
 近海 / エムオーシーウエイズとナビックス近海の統合、再編
 商社 / グループ全体での船用品調達業務の最適化

②間接部門の集約

財務、経理、出納、税務 MOアカウンティング
 情報システム、ネットワーク支援 商船三井システムズ
 人材派遣、総務業務 商船三井キャリアサポート

③グループファイナンスの深度化

CMSの機能拡充、グローバルベースでの資金効率向上

④連結業績の管理...四半期フル連結への段階的移行

⑤グループ人事政策

業績評価と成果給の拡大によるモチベーションアップ /
 グループ内の人材交流 / 経営者育成研修の高度化

⑥グループ資本政策...子会社間の株式持合いの見直し / 連結納税への準備

⑦グループでのブランドの統一

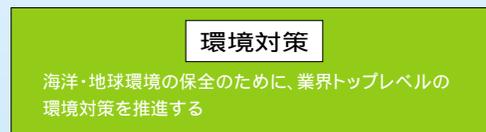
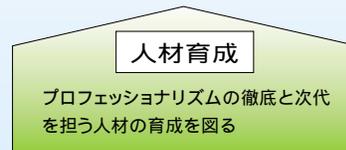
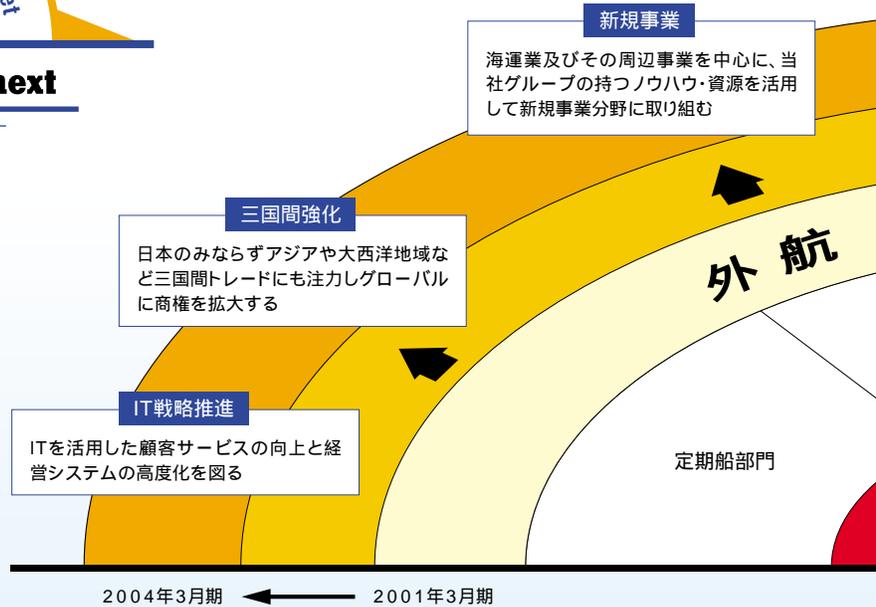
⑧グループ内の情報・ノウハウ共有

グループ内専用ホームページの活用 / 分野毎の横断的連絡会の開催

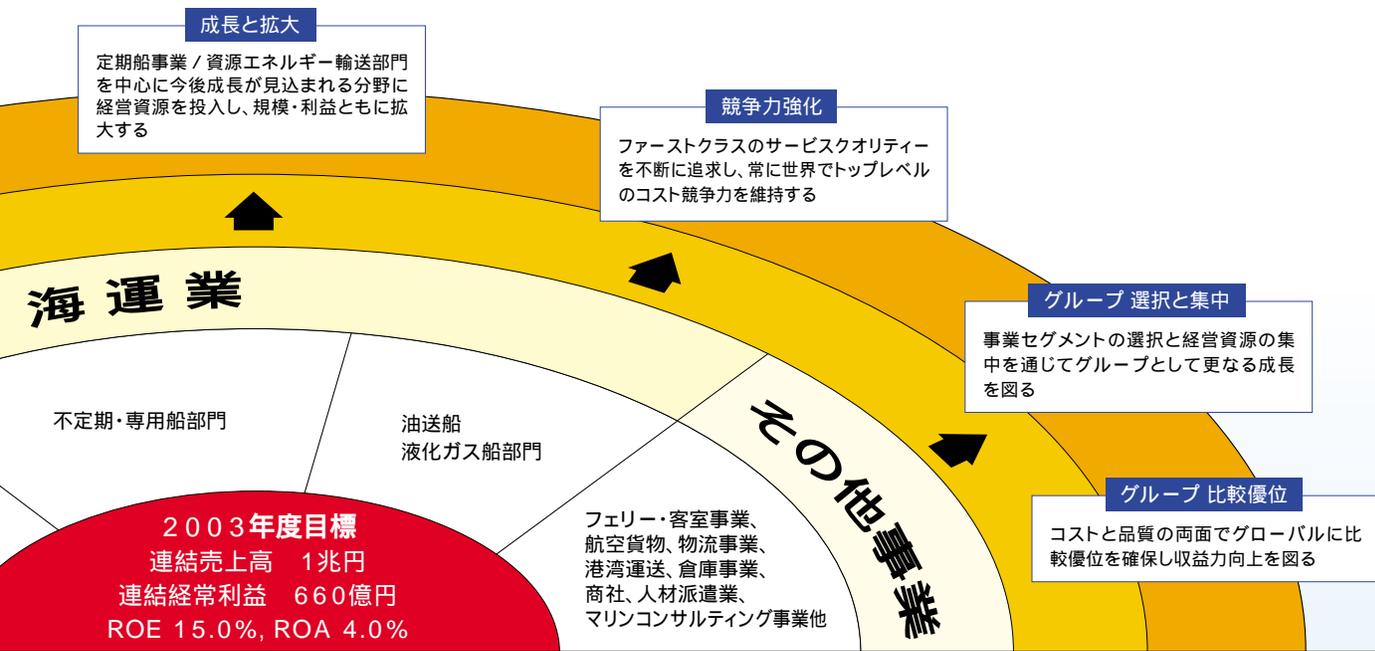
世界の海運をリードする



中期経営計画 MOL next



強くしなやかな商船三井グループを目指す



2001年3月期 → 2004年3月期

財務体質の強化

	2001年3月期	2004年3月期
自己資本比率の改善	12.7%	20%
有利子負債の削減	7,446億円	6,000億円

経営改革

コーポレートガバナンスの更なる強化により、リスク管理を徹底するとともに、執行役員が自らの担当部門が達成すべき目標を明確にしリーダーシップを発揮する

グループ・コーポレートガバナンスの強化

「会社管理」から「事業戦略の推進および経営管理」へ

運航規模

約520隻 36.5百万重量トン(世界最大の運航規模)

安全運航・安定輸送

安全運航と安定輸送を堅持し、事故防止と万一の事態に即応できる体制を構築する

1 一般概況

当期の世界経済は、米国では10年間に亘る景気拡大が転機を迎え、後半から減速傾向が鮮明になり、欧州経済も金利の上昇や原油価格の高騰の影響を受け、下期には緩やかな後退局面に入りました。アジア諸国は輸出主導の景気回復により高い成長率を示しましたが、後半には米国をはじめ世界的なIT分野の需要落ち込みなどの影響を受けて成長が鈍りました。わが国の景気は、企業部門を中心に緩やかに回復しましたが、構造改革の遅れや不安定な政局を受けて株価が大幅に下落する一方、米国やアジアの景気減速により、先行きに対する不透明感が強まりました。

主力の外航海運業の経営環境としては、為替は通期で前期比若干の円高となったこと、また、OPECの減産に伴う原油価格の高騰により燃料油価格が大幅に上昇したことなどの損益悪化要因がありましたが、積極的な営業展開とコスト競争力の強化に取り組んだことが奏効し、定期船・不定期船・油送船の3部門に亘る市況の改善も相俟って、損益が大幅に改善しました。

また、一昨年4月1日のナビックス ライン株式会社との合併に伴い、事業領域や事業内容の重複した国内外のグループ内関係会社の統廃合を進め、グループ全体の経営基盤の強化に努めました。

この結果、当期の連結業績は、売上高8,878億円(前期比0.7%増)、営業利益782億円(前期比27.6%増)、

経常利益530億円(前期比85.2%増)といずれも過去最高を記録し、退職給付債務積立不足額の一括償却を実施したうえで当期純利益は109億円(前期比31.5%増)となりました。また、単体では、売上高6,831億円(前期比4.8%増)、営業利益520億円(前期比53.0%増)、経常利益513億円(前期比76.1%増)、当期利益142億円(前期比64.1%増)と過去最高の数字を確保できました。



2 グループの事業別概況

外航海運業

(売上高7,141億円)

単体につきましては後述「3. 単体の部門別概況」をご参照下さい。

客船事業においては、2隻体制に移行し合理化対策を進めてきましたが、個人消費の伸び悩みにより、業績改善には至りませんでした。

フェリー・内航事業

(売上高336億円)

曳船業は、合併に伴う整理、統廃合の実施や、一般管理費の削減により業績改善を達成しました。

フェリー事業は、燃料費の高騰に加え、国内景気回復の遅れなどから、業績の低迷を余儀なくされました。このため、2001年度以降の営業基盤強化と経営資源の集中を図るため、(株)愛媛阪神フェリーを解散し同社の営業航路を(株)ダイヤモンドフェリーに移管しました。更に、(株)ブルーハイウェイライン及び(株)ブルーハイウェイライン西日本の営業を2001年度中に停止解散することを決定する一方、新たに商船三井フェリー(株)を設立することといたしました。

運送代理店および港湾運送業

(売上高432億円)

コンテナターミナル部門については、主要定期航路における堅調な荷動きに伴う取り扱い量の増加などにより営業利益が大幅に改善されました。

国内の物流部門については、国内景気の低迷、競争の激化など厳しい環境下、要員体制の見直しや、コスト合理化を徹底的に推進し、業績改善を達成しました。

貨物取扱業および倉庫業

(売上高520億円)

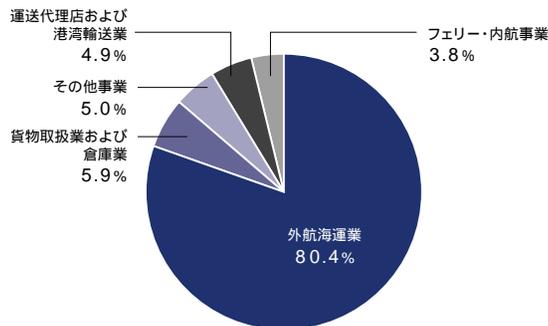
海外の貨物取扱業は、米国、欧州、アジアの各物流会社を再編すると共に「MOL Logistics」を冠する社名に変更し、グループ経営資源の効率化、物流機能強化と共に、MOLブランドの確立と良質なサービスの拡充を図りました。

その他事業

(売上高447億円)

商社部門においては、グループ内の事業再編・統合の一環として昨年4月に(株)商船三井テクノトレードを設立し、業績の改善を図りました。日下部建設(株)は、関西国際空港2期工事のフル稼働などにともない業績は改善しました。

事業別売上高構成比



外部顧客に対する売上高(億円未満切捨て)を表示しております。

3 単体の部門別概況

定期船部門

(*売上高2,724億円)

当部門では、アジア・北米・欧州の3極を核とする地域管理体制のもとで、引き続きコスト削減と運航の合理化を推進するとともに、集荷力の強化と高消費率の維持に努め、円高や燃料油価格高騰の影響を受けたものの、当期売上高は前期を上回る実績となりました。

主要航路別の概況は、アジア/北米、アジア/欧州、北米/欧州の東西基幹航路では、当社、アメリカン・プレジデント・ラインズ(APL)及び現代商船の「ザ・ニュー・ワールド・アライアンス」のサービス網により、100隻を超える大型コンテナ船を活用し、引き続き高品質なサービスを提供しました。また大西洋水域では、昨年10月から同アライアンスとマースク・シーランド社との提携を開始し、サービスを拡充しました。アジアから北米または欧州向けの往航荷動きは引き続き力強く伸びる一方、復航のアジア向け荷動きは若干の増加に留まったため往復航貨物のインバランスが拡大したものの、堅調なスペース需要及び各種費用の節減効果により、損益は前期を上回りました。

南米・アフリカ・大洋州の南北航路並びにアジア域内航路では、燃料費、用船市況の上昇による借船料増のマイナス要因がありましたが、低迷していた南米向け荷動きが回復したことに加え、航路運営体制の合理化と諸費用の節減効果により、損益は前期に比べて改善しました。

不定期専用船部門

(*売上高2,533億円)

当部門では、用船・運賃市況の好転を背景に、有利契約の獲得とコスト競争力の強化及び運航効率化に努め、当期売上高は前期を上回りました。

一般不定期船は、活発な荷動きに支えられ、用船・運賃市況が堅調に推移し、燃料油等のコスト増にもかかわらず、損益は前期に比べて改善しました。

プラント関係は、発電プラントなどの大型プロジェクトや、鉄道車輛、クレーン等の輸送需要に積極的に取り組むとともに、コスト削減に努めましたが、低迷したマーケットが回復せず、損益は前期比で悪化しました。鉄鋼原料船は、日本の粗鋼生産量が平成9年度以来3年ぶりに1億トンを超え、前期比約9%増加した結果、輸送需要が拡大しケープサイズ・パナマックスサイズの用船市況も高水準で推移したことにより、損益は前期に比べて大きく改善しました。

石炭船は、電力・一般産業用を合わせたわが国向けの一般炭輸送量が増加するなかでシェアの維持に努め、輸送量を前期比で大幅に伸ばしました。また、コスト削減努力の成果に加え、用船市況が高水準で推移したことによる収益増加もあり、損益は前期比で大きく改善しました。

木材チップ専用船は、わが国のチップ輸入量はほぼ横這いで推移しましたが、三国間輸送が比較的好調であったため船腹需給は堅調に推移し、合理化によるコスト削減効果と相俟って、損益は前期に比べて改善しました。

自動車専用船は、わが国から欧州・地中海・北米・カ

リブ海方面向け等の輸出荷動きが低水準で推移しましたが、三国間航路の旺盛な荷動きに支えられ、ほぼ前期並の輸送量を確保しました。採算面では、運航効率の向上と運航費の削減に努めましたが、燃料油価格の高騰やわが国からの輸出の減少等により、損益は前期に比べて悪化しました。

油送船 / 液化ガス船部門

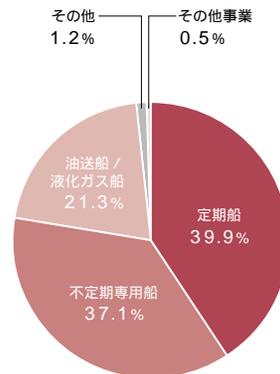
(*売上高1,455億円)

当部門では、新造船を含めたより競争力のある船隊整備を積極的に進めつつ、中・長期契約の新規獲得と既存契約の更新を行い、当期売上高は、前期を上回りました。

油送船は、世界的に原油及び石油製品の荷動きが堅調に推移し、タンカーの用船市況は原油船・製品船ともに高騰しました。こうした状況下で新造VLCC6隻、メタノール専用船2隻、製品タンカー4隻を就航させるなど船隊の整備増強を進めるとともに、中・長期契約の新規獲得と更新を行い、安定収益基盤の強化を図りました。また、フリー船については、有利な市況を活かして利益の極大化に努めました。この結果、損益は前期比で大幅に改善しました。

液化ガス船は、各船とも長期契約のもとで順調に稼働いたしましたが、当期の前半に定期入渠が相次いだため、損益は前期を下回りました。また、7月にカタールLNGプロジェクト第10番船が、10月にはインドネシアLNG及びオマーンLNGプロジェクト向けに各1隻が竣工しました。

部門別売上高構成比



* 売上高は、億円未満切捨てて表示しております。



連結財務諸表

貸借対照表

(単位：百万円、未満切捨て)

(資産の部)				(負債の部)			
科	目	当 期	前 期	科	目	当 期	前 期
		平成13年3月31日現在	平成12年3月31日現在			平成13年3月31日現在	平成12年3月31日現在
流 動 資 産		255,744	239,858	流 動 負 債		399,995	412,717
現金及び預金		56,148	48,097	支払手形及び営業未払金		91,793	92,999
受取手形及び営業未収金		102,995	101,406	短期社債及び社債短期償還金		21,786	43,642
有 価 証 券		9,074	12,666	短 期 借 入 金		170,520	188,733
繰延及び前払費用		41,162	35,446	前 受 金		51,750	51,900
そ の 他		47,640	42,756	そ の 他		64,145	35,441
貸 倒 引 当 金		1,246	514	固 定 負 債		588,689	623,843
固 定 資 産		884,626	946,682	社 債		61,220	64,996
(有形固定資産)		(691,306)	(756,624)	長 期 借 入 金		478,938	534,002
船 舶		542,393	599,271	そ の 他		48,530	24,844
土 地		66,878	69,520	負 債 合 計		988,685	1,036,561
そ の 他		82,034	87,832	少 数 株 主 持 分		7,359	7,921
(無形固定資産)		(10,826)	(10,649)	資 本 合 計		144,355	151,992
(投資その他の資産)		(182,493)	(179,408)	資 本 準 備 金		64,915	64,915
投資有価証券		119,876	139,746	資 本 結 算 剰 余 金		43,886	43,886
そ の 他		65,788	43,078	連 結 替 換 算 調 整 勘 定 式		43,433	43,198
貸 倒 引 当 金		3,171	3,416	為 替 換 算 調 整 勘 定 式		△ 7,595	-
為 替 換 算 調 整 勘 定		-	9,932	自 己 株		△ 284	△ 8
資 産 合 計		1,140,400	1,196,474	資 本 合 計		144,355	151,992
				負 債・少 数 株 主 持 分・資 本 合 計		1,140,400	1,196,474

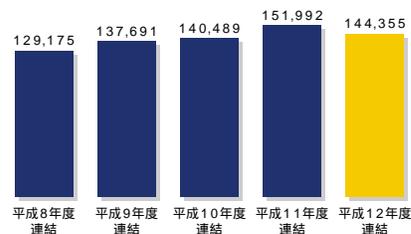
総資産

(百万円)



株主資本

(百万円)



損益計算書

(単位：百万円、未満切捨て)

科 目	当 期	前 期
	自平成12年4月 1日 至平成13年3月31日	自平成11年4月 1日 至平成12年3月31日
営 業 収 益	887,866	881,807
営 業 費 用	809,627	820,487
営 業 利 益	78,239	61,320
営 業 外 収 益	19,218	15,051
営 業 外 費 用	44,436	47,736
経 常 利 益	53,020	28,635
特 別 利 益	27,605	14,879
特 別 損 失	59,765	28,199
税金等調整前当期純利益	20,860	15,314
法人税、住民税及び事業税	19,472	6,427
法人税等調整額	△ 7,708	529
少数株主利益又は損失(△)	△ 1,846	33
当 期 純 利 益	10,943	8,324

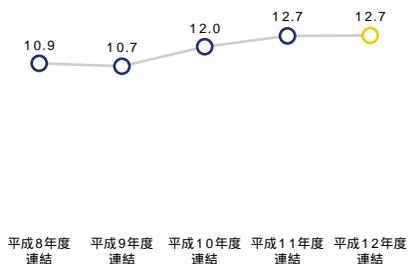
キャッシュ・フロー計算書

(単位：百万円、未満切捨て)

科 目	当 期	前 期
	自平成12年4月 1日 至平成13年3月31日	自平成11年4月 1日 至平成12年3月31日
営業活動によるキャッシュ・フロー	91,019	76,577
投資活動によるキャッシュ・フロー	47,214	19,336
財務活動によるキャッシュ・フロー	△ 129,909	△ 105,214
現金及び現金同等物の期末残高	55,289	45,713

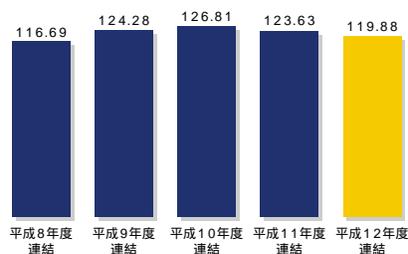
株主資本比率

(%)



1株当たり株主資本

(円)



単体財務諸表

貸借対照表

(単位：百万円、未満切捨て)

(資産の部)

科 目	当 期	前 期
	平成13年3月31日現在	平成12年3月31日現在
流動資産	164,265	162,140
現金預金	8,915	15,840
営業未収金	66,650	57,857
有価証券	3,292	5,047
繰延及び前払費用	39,027	32,430
その他	47,638	51,538
貸倒引当金	1,258	574
固定資産	378,621	410,043
(有形固定資産)	209,880	226,917
船舶	126,370	130,840
土地	58,284	58,869
その他	25,226	37,208
(無形固定資産)	5,175	5,160
(投資等)	163,564	177,965
投資有価証券	79,145	92,553
子会社株式	56,226	58,324
その他	37,008	32,024
貸倒引当金	8,814	4,936
資産合計	542,886	572,183

(負債の部)

科 目	当 期	前 期
	平成13年3月31日現在	平成12年3月31日現在
流動負債	216,901	223,082
営業未払金	61,867	57,608
社債短期償還金	6,000	29,900
短期借入金	52,193	68,436
前受金	49,138	48,619
その他	47,702	18,517
固定負債	176,874	203,952
社債	52,000	58,000
長期借入金	112,902	134,957
その他	11,971	10,994
負債合計	393,776	427,034
資本の部		
資本金	64,915	64,915
法定準備金	51,806	51,304
剰余金	32,388	28,929
(うち当期利益)	(14,282)	(8,701)
資本合計	149,110	145,149
負債資本合計	542,886	572,183

総資産

(百万円)



株主資本

(百万円)



損益計算書

(単位：百万円、未満切捨て)

科 目	当 期	前 期
	自平成12年4月 1日 至平成13年3月31日	自平成11年4月 1日 至平成12年3月31日
営 業 収 益	683,167	651,936
営 業 費 用	631,070	617,892
営 業 利 益	52,096	34,044
営 業 外 収 益	12,848	12,706
営 業 外 費 用	13,609	17,597
経 常 利 益	51,336	29,153
特 別 利 益	23,281	8,318
特 別 損 失	50,657	23,633
税引前当期利益	23,960	13,838
法人税、住民税及び事業税	16,438	4,286
法人税等調整額	△6,761	850
当 期 利 益	14,282	8,701
前 期 繰 越 利 益	1,973	1,479
株式消却積立金取崩額	5,304	—
利益による自己株式消却額	5,304	—
過年度税効果調整額等	—	4,298
当 期 未 処 分 利 益	16,255	14,479

利益処分

(単位：百万円、未満切捨て)

科 目	当 期	前 期
	自平成12年4月 1日 至平成13年3月31日	自平成11年4月 1日 至平成12年3月31日
当 期 未 処 分 利 益	16,255	14,479
株式消却積立金取崩額	695	—
特別償却準備金取崩額	1,761	1,666
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	17	9
圧縮記帳特別勘定積立金取崩額	—	147
合 計	18,731	16,305
利 益 準 備 金	608	501
配 当 金	6,021	4,917
	(1株につき5円)	(1株につき4円)
取 締 役 賞 与 金	60	100
株式消却積立金	—	6,000
特別償却準備金	2,092	2,484
海外投資等損失準備金	0	0
圧縮記帳積立金	—	328
次 期 繰 越 利 益	9,949	1,973
合 計	18,731	16,305

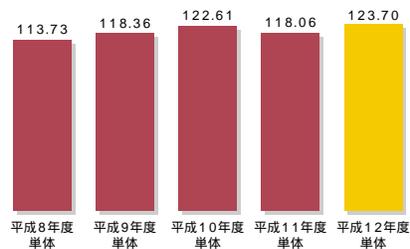
株主資本比率

(%)



1株当たり株主資本

(円)

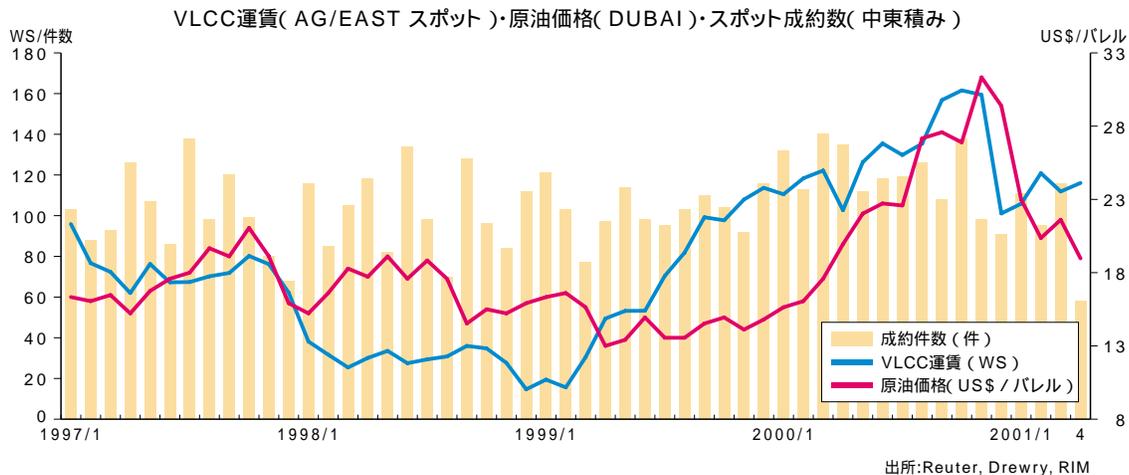


海運市況

不定期船マーケット



タンカーマーケット



役員/トピックス

役員

(平成13年6月27日より)

取締役

代表取締役社長	生田 正治
代表取締役社長	鈴木 邦雄
代表取締役社長	佐藤 和男
代表取締役社長	中村 清次
取締役副社長	ジョージ・ハヤシ
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
常務取締役	日野 乾太郎

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	山田 卓夫
常勤監査役	岩本 和夫
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	執行役員	原田 英博
常務執行役員	森和 樹	執行役員	小西 一明
常務執行役員	竹本 伸一	執行役員	小出 三郎
常務執行役員	相良 雅雄	執行役員	葉師 寺正
常務執行役員	野村 親信	執行役員	羽田 知所
常務執行役員	岡本 豊	執行役員	山上 建治
執行役員	高橋 義和	執行役員	黒石 真幸
執行役員	山本 孝雄	執行役員	貞松 秀樹
執行役員	岩田 誠	執行役員	斉藤 俊文
執行役員	飯塚 孜	執行役員	加藤 敏

トピックス

拡充整備が進む当社コンテナ船隊、「MOL(エム オー エル)を冠する船名に統一

これまで当社コンテナ船の船名は、「ALLIGATOR」(アリゲーター)を冠したシリーズ船や、「THAMES」(テムズ)、「ELBE」(エルベ)など欧州河川により命名したものなど様々でしたが、今後は原則として全て「MOL」(エム オー エル)を冠する船名に統一することにより、「MOL」ブランドのいっそうの浸透と、顧客ニーズに応える当社コンテナサービスの充実を図ることといたしました。

今年から2003年にかけては、20フィートコンテナ換算で約6,000個を積載可能なオーバーパナマックス型8隻を含む、16隻の新造コンテナ船が竣工し、当社コンテナ船隊の拡充整備が大きく進む予定です。

本年3月12日には、そのオーバーパナマックス型第1船が竣工し、統一命名法によって「MOL ADVANTAGE」(エム オーエルアドヴァンテージ)と名づけられました。

また、就航中の各船についても順次船名を変更し、「MOL」を冠する船名への統一化を進めております。

株式

株式の状況

平成13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
資本金	64,915,351,028円

なお、当上半期末までに、利益により、額面普通株式24,000千株を総額5,304,134千円にて取得して消却いたしました。

所有者別の状況

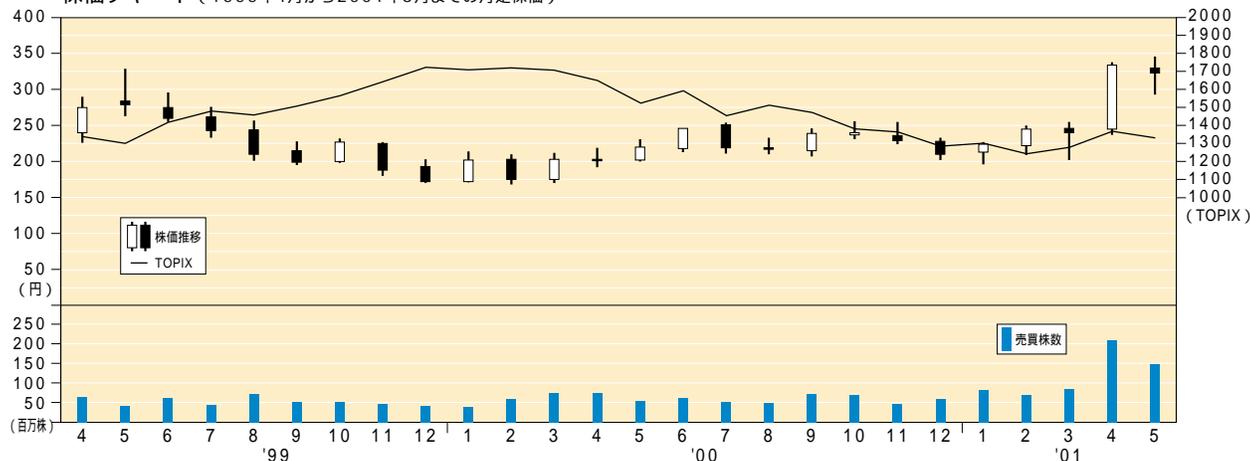
	株主数	持株比率
金融機関	170名	48.6%
証券会社	296名	0.8%
その他法人	1,225名	11.9%
外国法人等	507名	15.4%
個人、その他	145,738名	23.3%
合計	147,936名	100.0%

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
中央三井信託銀行株式会社	61,380	5.09%
三菱信託銀行株式会社	43,929	3.64%
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社	38,494	3.19%
株式会社日本興業銀行	35,561	2.95%
三井海上火災保険株式会社	35,486	2.94%
住友海上火災保険株式会社	35,463	2.94%
東洋信託銀行株式会社	35,046	2.82%
株式会社新生銀行	33,584	2.79%
みずほ信託銀行株式会社	31,615	2.62%
株式会社住友銀行	30,733	2.55%

注) 株式会社住友銀行は、平成13年4月1日をもって株式会社さくら銀行(平成13年3月31日現在の当社持株数29,536千株、持株比率2.45%)と合併し、株式会社三井住友銀行となりました。

株価チャート(1999年4月から2001年5月までの月足株価)

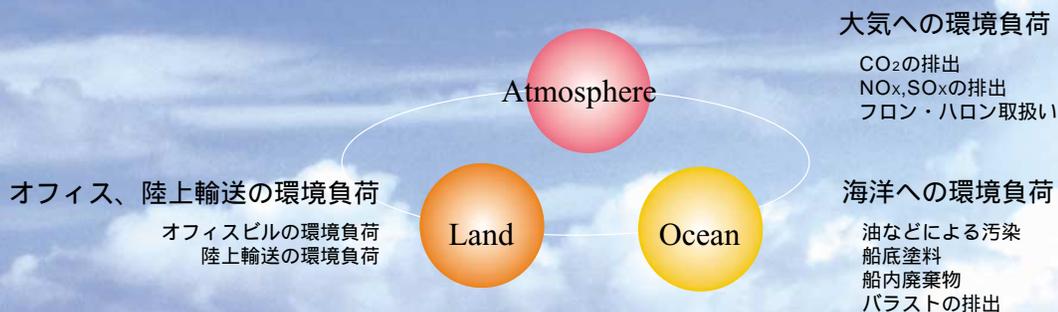


注) 東京証券取引所の株価及び出来高を表示しております。

商船三井環境憲章

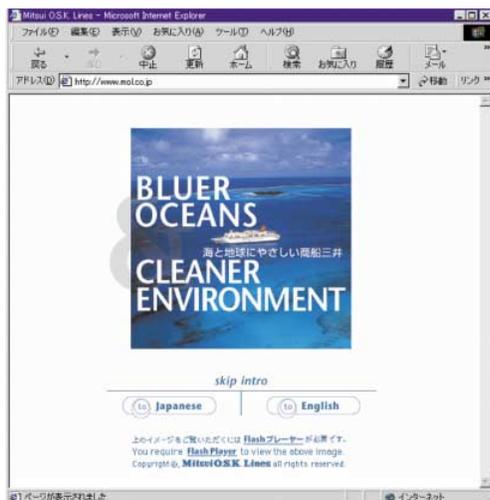
理 念

商船三井グループは、世界経済のインフラを支える総合物流企業グループとして、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、環境関連法規を遵守し、更に自主目標を設定して一層の環境負荷低減を推進します。
3. 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。
4. 私たちは、環境に配慮した製品・資材および船舶の調達を推進します。
5. 私たちは、環境改善技術の開発・導入を推進します。
6. 私たちは、環境教育・社内広報活動を通じて、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ります。
7. 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。



ホームページ<http://www.mol.co.jp>

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	東京・大阪・名古屋・福岡・札幌、フランクフルト
名義書換代理人	東洋信託銀行株式会社 東京都千代田区丸の内一丁目4番3号
同 事 務 取 扱 所	東洋信託銀行株式会社 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	東洋信託銀行株式会社 全国各支店 野村證券株式会社 全国本支店

 **Mitsui O.S.K. Lines**

株式会社 商船三井 (証券コード9104)
本店 大阪市北区中之島三丁目6番32号
本社 東京都港区虎ノ門二丁目1番1号 〒105-8688

