

平成21年度

# 中間報告書

2009年4月1日から2009年9月30日まで

## 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。

### 見直しに関する注意事項

この報告書には、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、海運業界における激しい競争、市場需要、燃料価格、為替レート、税制や諸制度等に関するリスクや不確実性を際限なく含んでおります。このため実際の業績や結果は当社の見込みとは異なる可能性があることをご承知おきください。

## 株主の皆様へ



代表取締役  
社長執行役員

芦田昭亮

株主の皆様にはますますご清栄のこととお慶び申し上げます。  
さて、平成21年度(2009年度)中間期(第2四半期累計期間)の業績につきましてご報告申し上げます。

## 業績と配当

当中間期の連結業績は、売上高6,245億円、営業損失114億円、経常損失100億円、中間純損失99億円と、誠に遺憾ではございますが赤字決算となりました。但し、四半期毎の業績の推移では、第1四半期においては連結経常損失114億円となりましたが、第2四半期の7月から9月までの3ヶ月間では連結経常利益14億円と、黒字に転じております。

通期の連結業績は、売上高1兆3,000億円、経常利益100億円、当期純利益20億円を予想しております。

以上の業績を踏まえ、当中間期が赤字決算となったことから、中間配当を見送らせて頂きたいと存じます。また、期末配当金に関しましては、今後の経営環境の推移を見極めた上で決定したいと考えております。

## 事業環境

リーマンショックに端を発した世界的経済危機に伴う、海上荷動きの急減速、余剰船腹の増加、海運市況の大幅下落、燃料油価格の変動、円高の進行などが当社の事業環境に大きな影響を与えました。

ドライバルク船市況では、ケーブサイズでは中国の鉄鉱石輸入拡大に伴い6月初旬には備船料市況10万ドルを超えるレベルに一旦回復したものの、その後中国鋼材需要の鈍化や日本・欧州向け荷動き回復遅れの影響により一時2万ドル台まで下落するなど、大きな変動がありました。一方、パナマックス以下の船型では低位ながら安定的に推移しました。タンカー市況は原油・石油製品需要の停滞に伴い、原油船に加え石油製品船、LPG船の各市況とも低迷しました。コンテナ船については、東西基幹航路をはじめとして荷動きが大幅に減少、運賃市況も低迷しており、多くのコンテナ船社が巨額の赤字を計上する事態の中、事業環境を正常化すべく運賃修復を図っている途上にあります。尚、船舶燃料油価格は、前年同期と比較して下落しているものの、緩やかな上昇傾向にあります。

当社では以上のような事業環境の下、中期経営計画「MOL ADVANCE」でかかる環境の急変に備えて準備していた「逆艦作戦」を発動し、船隊縮小等の対策を迅速に実行、赤字幅削減に努力致しました。

通期累計では、「逆艦作戦」の効果に加え、事業環境の改善もあり、黒字に転ずるものと予想しております。ドライバルク船部門では、当社船腹の相当数を市況に左右されない中長期契約に投入しているほか、市況は底堅い船腹需要に支えられ、ある程度安定を保つものと見ておりますので、一定の利益を確保できると考えております。油送船部門では冬場の需要期に向けて、原油船市況、石油製品船市況ともに改善すると予想しており、加えてLNG船部門における安定収益が

業績を下支えする見込みです。自動車船部門では、完成車荷動きが第3四半期以降改善することを考慮し、赤字縮小を見込んでおります。当中間期に大幅な赤字を計上したコンテナ船事業については、全航路において運賃修復努力を進めることに加え、荷動きの鈍化に合わせた船腹調整を実施しているほか、店費等のコスト削減推進により、赤字額は第3四半期以降縮小していくものと見込んでおります。

長期ビジョンで掲げております通り、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して、グループを挙げて尽力する所存ですので、株主の皆様には、一層のご支援を賜りますよう、お願い申し上げます。

### 当中間期の概況

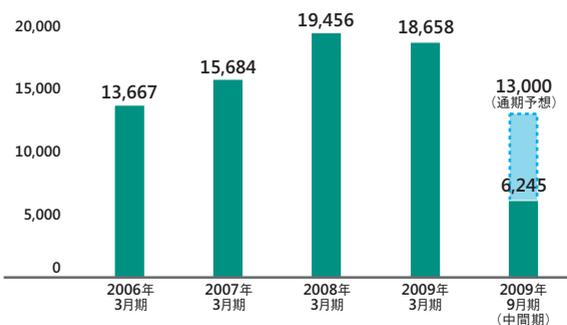
	前中間期 (平成20年9月中間期)	当中間期 (平成21年9月中間期)	増減額／増減率
売上高	10,947 億円	6,245 億円	△4,702 億円 / △43.0%
営業損益	1,646 億円	△114 億円	△1,760 億円 / ー%
経常損益	1,859 億円	△100 億円	△1,960 億円 / ー%
中間純損益	1,240 億円	△99 億円	△1,339 億円 / ー%
為替レート	¥104.91/US\$	¥96.03/US\$	△¥8.88/US\$
船舶燃料油価格	US\$608/MT	US\$354/MT	△US\$254/MT

### 通期の見通し

	前回発表 (第1四半期決算発表時点)	今回発表 (第2四半期決算発表時点)	増減額／増減率
売上高	13,500 億円	13,000 億円	△500 億円 / △3.7%
営業利益	500 億円	100 億円	△400 億円 / △80.0%
経常利益	500 億円	100 億円	△400 億円 / △80.0%
当期純利益	300 億円	20 億円	△280 億円 / △93.3%
為替レート	¥93.00/US\$	¥90.00/US\$	△¥3.00/US\$
船舶燃料油価格	US\$410/MT	US\$450/MT	US\$40/MT
	(第3/4四半期前提)	(第3/4四半期前提)	

売上高

(単位: 億円)



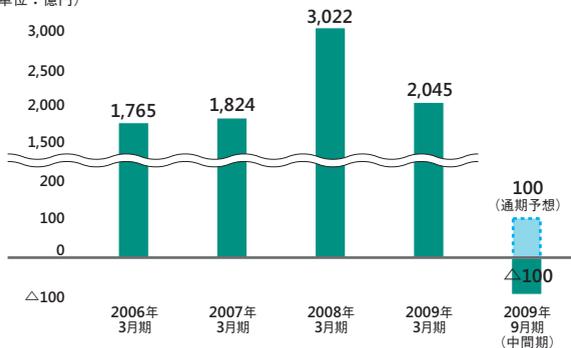
自己資本/有利子負債

(単位: 億円)



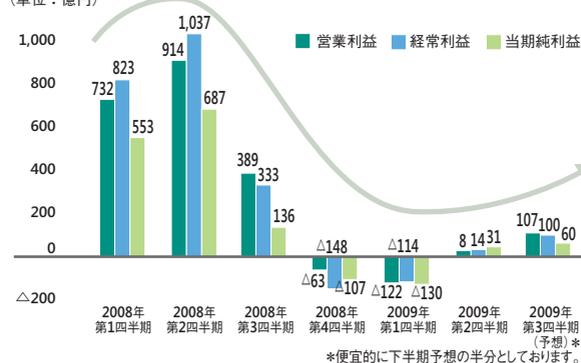
経常利益

(単位: 億円)



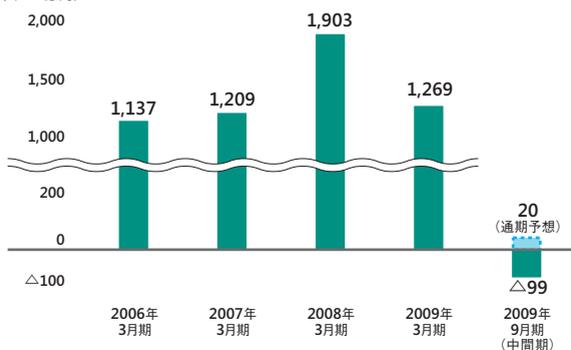
四半期連結損益推移

(単位: 億円)

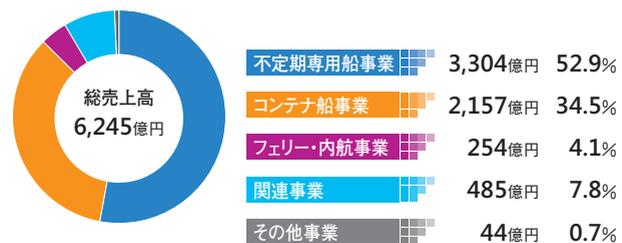


当期純利益

(単位: 億円)



事業別売上高構成比



\*外部顧客に対する売上高 (金額は億円未満を切捨てて表示しております)

## 不定期専用船事業

ドライバルク船 油送船・LNG船  
自動車船等の運航等

売上高	3,304 億円	前年 同期比	44.5 %減
経常損益	200 億円	前年 同期比	88.3 %減



### <ドライバルク船部門>

ドライバルク船市況は、年間6億トン規模に迫る中国鉄鉱石輸入拡大に伴い、ケーブサイズでは6月初旬に1日あたりの備船料が10万ドルを超えるレベルまで一旦回復しましたが、その後中国鋼材需要の鈍化や日本・欧州向け荷動きの回復が遅れた影響により一時2万ドル台まで下落するなど、大きく変動しました。一方、パナマックス以下の船型では市況は低位ながら安定的に推移しました。当中間期は、前年同期と比べ市況レベルが大きく下回ったことから大幅な減益となりましたが、市況に伴い変動する収益に鉄鋼原料、電力炭、木材チップなどの長期契約による安定収益を加え、第2四半期（7-9月）は、第1四半期（4-6月）から増益し一定の利益を確保しました。

### <油送船・LNG船部門>

油送船市況については、原油・石油製品需要の停滞に伴い、当中間期は原油船、石油製品船、LPG船の各市況において低迷し、油送船部門は赤字となりました。LNG船部門では、長期輸送契約による安定収益を確保しましたが、為替が円高となったことから、当中間期は前年同期比で若干の増益となりました。

### <自動車船部門>

自動車船部門では、前年度下期以降の北米をはじめ主要市場での自動車販売の不振に伴い完成車荷動きが激減、余剰船腹の処分を進め運航費の削減に努めましたが、当中間期は赤字となりました。

## コンテナ船事業

コンテナ船運航  
ロジスティクス コンテナターミナル業等

売上高	2,157 億円	前年 同期比	46.0 %減
経常損益	△375 億円	前年 同期比	—



世界的経済危機を背景に、東西基幹航路をはじめとして荷動きが停滞、運賃市況も低迷する中、4月から5月にかけての運賃交渉は難航しました。しかし、第2四半期に入ると、巨額の赤字を抱える各コンテナ船社が、厳しい市況環境の下、運賃修復による利益率改善、及び係船等船腹の絞り込みによる需給調整などのあらゆる対策を進めました。これに伴い、当社でもほぼ全航路において運賃修復が進行し、積取高も増加するなど、一定の成果をあげ始めています。また、余剰船腹の係船、売船、備船解約等、身の丈を縮める努力を進め、減速航海による消費燃料節減や、不採算航路の休止を行うなど、コスト削減を積極的に推進し、損益改善に努めました。船舶燃料油価格についても、当中間期は

※「売上高」「経常損益」は外部顧客に対する売上高、経常損益を表示しております。

※事業区分を従来6区分としておりましたが、当連結会計年度より、「ロジスティクス事業」を「コンテナ船事業」に含め、5区分に変更しております。

前年同期比では下落しており、損益改善要素となりました。以上のような状況を反映し、第1四半期と比べ第2四半期は若干赤字が縮小したものの、運賃修復やコスト削減等の損益改善効果が十分に反映されるには時間を要するため、当中間期は前年同期比で大幅に赤字が拡大しました。

## フェリー・内航事業

フェリー 内航海運業等

売上高	254 億円	前年 同期比	12.8 %減
経常損益	△11 億円	前年 同期比	—



フェリー事業については、景気低迷、高速道路料金値下げ、新型インフルエンザの発生などの影響による旅客・貨物の減少が損益圧迫要因となりました。内航事業については、景気悪化に伴い、特に鋼材をはじめとした国内輸送の停滞が響き、前年同期比で大幅に損益が悪化し赤字となりました。これらの結果、フェリー・内航事業全体では、第1四半期に比べ第2四半期は赤字幅が縮小したものの、当中間期においては前年同期を上回る赤字となりました。

## 関連事業

不動産事業 客船事業 曳船業等

売上高	485 億円	前年 同期比	27.2 %減
経常損益	55 億円	前年 同期比	25.1 %減



主要子会社であるダイビル(株)を中心とする不動産事業については、新築ビル竣工により償却費が増えたことなどから前年同期に比べ減益となりましたが、業績は概ね堅調でした。また、旅行代理店業は、新型インフルエンザ流行の影響や企業の出張旅費抑制によるビジネストラベルの減少を受けて、前年同期比で大幅に悪化しました。客船事業においても前年同期比では改善しましたが、新型インフルエンザ等により業績が悪化しました。商社事業は、海運市況低迷により船用材の販売が停滞し、減益となりました。これらの結果、関連事業全体では、当中間期の利益は前年同期を下回りました。

## その他事業

船舶管理業等

売上高	44 億円	前年 同期比	7.6 %減
経常損益	13 億円	前年 同期比	0.5 %減



主にコストセンターであるその他事業には、船舶運航業、船舶管理業、貸船業、金融業、造船業などがありますが、同事業における当中間期の利益は前年同期比で若干の減益となりました。

## 中間連結貸借対照表 (要旨)

(百万円)

	当中間期(第2四半期)末 2009年9月30日現在	前期末 2009年3月31日現在
<b>資産の部</b>		
<b>流動資産</b>	<b>348,227</b>	<b>428,597</b>
現金及び預金	69,803	83,784
受取手形及び営業未収金	108,670	186,625
有価証券	18	13
繰延及び前払費用	49,662	57,585
その他	120,258	100,792
貸倒引当金	△ 187	△ 203
<b>固定資産</b>	<b>1,494,825</b>	<b>1,378,482</b>
有形固定資産	1,191,540	1,106,746
船舶(純額)	663,945	609,753
土地	181,148	180,237
その他	346,443	316,752
無形固定資産	8,978	14,285
投資その他の資産	294,306	257,450
投資有価証券	205,868	180,362
その他	91,109	79,269
貸倒引当金	△ 2,673	△ 2,181
<b>資産合計</b>	<b>1,843,052</b>	<b>1,807,079</b>

	当中間期(第2四半期)末 2009年9月30日現在	前期末 2009年3月31日現在
<b>負債の部</b>		
<b>流動負債</b>	<b>324,133</b>	<b>440,909</b>
支払手形及び営業未払金	110,892	167,471
社債短期償還金	21,042	23,276
短期借入金	108,320	142,804
前受金	20,590	19,378
その他	63,284	87,977
<b>固定負債</b>	<b>806,041</b>	<b>671,148</b>
社債	183,498	132,671
長期借入金	448,331	366,521
その他	174,211	171,953
<b>負債合計</b>	<b>1,130,174</b>	<b>1,112,058</b>
<b>純資産の部</b>		
<b>株主資本</b>	<b>698,901</b>	<b>727,131</b>
資本金	65,400	65,400
資本剰余金	44,530	44,543
利益剰余金	595,405	623,626
自己株式	△ 6,434	△ 6,438
<b>評価・換算差額等</b>	<b>△ 61,547</b>	<b>△ 103,416</b>
その他有価証券評価差額金	14,513	6,165
繰延ヘッジ損益	△ 50,503	△ 71,459
為替換算調整勘定	△ 25,556	△ 38,122
<b>新株予約権</b>	<b>1,529</b>	<b>1,306</b>
<b>少数株主持分</b>	<b>73,994</b>	<b>70,000</b>
<b>純資産合計</b>	<b>712,877</b>	<b>695,021</b>
<b>負債純資産合計</b>	<b>1,843,052</b>	<b>1,807,079</b>

### ◆ 中間連結損益計算書 (要旨)

(百万円)

	当中間期 (第2四半期累計期間) 自 2009年4月1日 至 2009年9月30日	前中間期 (第2四半期累計期間) 自 2008年4月1日 至 2008年9月30日
売上高	624,562	1,094,767
売上原価	585,785	873,979
売上総利益	38,776	220,787
販売費及び一般管理費	50,235	56,157
営業利益又は営業損失(△)	△ 11,458	164,630
営業外収益	9,624	29,658
営業外費用	8,177	8,288
<b>経常利益又は経常損失(△)</b>	<b>△ 10,011</b>	<b>185,999</b>
特別利益	14,038	15,157
特別損失	14,913	2,725
税金等調整前中間純利益 又は税金等調整前中間純損失(△)	△ 10,887	198,432
法人税等	△ 2,901	71,369
少数株主利益	1,947	3,058
<b>中間純利益又は中間純損失(△)</b>	<b>△ 9,934</b>	<b>124,003</b>

### ◆ 中間連結キャッシュ・フロー計算書 (要旨)

(百万円)

	当中間期 (第2四半期累計期間) 自 2009年4月1日 至 2009年9月30日	前中間期 (第2四半期累計期間) 自 2008年4月1日 至 2008年9月30日
営業活動による キャッシュ・フロー	29,676	109,778
投資活動による キャッシュ・フロー	△ 106,221	△ 123,565
財務活動による キャッシュ・フロー	60,674	13,429
現金及び現金同等物に係る 換算差額	1,144	△ 1,693
現金及び現金同等物の 増減額 (△は減少)	△ 14,725	△ 2,050
現金及び現金同等物の期首残高	83,194	61,715
連結の範囲の変更に伴う現金及び 現金同等物の増減額	1	150
<b>現金及び現金同等物の 中間期末残高</b>	<b>68,470</b>	<b>59,815</b>

当社は、これまで時代の一步先を行く革新的な環境技術を独自に開発し、導入してきました。今回、歴史に裏打ちされた当社の技術を巧みに組み合わせて進化させ、近い将来技術的に実用可能と考える低環境負荷船（自動車船）「ISHIN- I（イシンワン）」を紹介いたします。

## 自動車船 「ISHIN-I (イシンワン)」

自然エネルギーの利用、  
温室効果ガスの排出削減



### 「ISHIN- I」の2大特長

#### 港内航行／荷役中 自然エネルギー利用により ゼロエミッションを実現

太陽光発電と蓄電池の組み合わせで、従来に比べ大幅な省エネを図るだけでなく、航海中に発電／蓄電した電力を港内で給電し、港内航海中及び荷役中のゼロエミッションを目指します。

#### 大洋航行中のCO<sub>2</sub>排出量 50%削減※

新技術を複合採用してCO<sub>2</sub>排出量を41%削減、環境負荷の大幅低減を図ります。

また、今後船体大型化のニーズが出てくれば、大型化によるCO<sub>2</sub>排出削減率の向上、推進性能及び燃費効率の改善とあわせて、CO<sub>2</sub>排出量50%削減を実現します（右図をご参照ください）。

※当社旧船型（小型乗用車6,400台積み自動車専用船）単位台数当たりと比較

### 2大特長を実現する8つの技術

#### ①最適運航支援システム

最新の海気象データを利用し、本船のリアルタイムの運航状態を反映しながら、目的地までの最短時間航路探索、最小燃費航路探索が可能。

#### ②風圧抵抗軽減

船尾部に「涙滴船型」を加え、風をやさしく逃がす省エネ船型を採用。

#### ③摩擦抵抗低減

超低摩擦型の船底防汚塗料を使用することにより、海水との摩擦抵抗を軽減。

#### ④船体最適設計

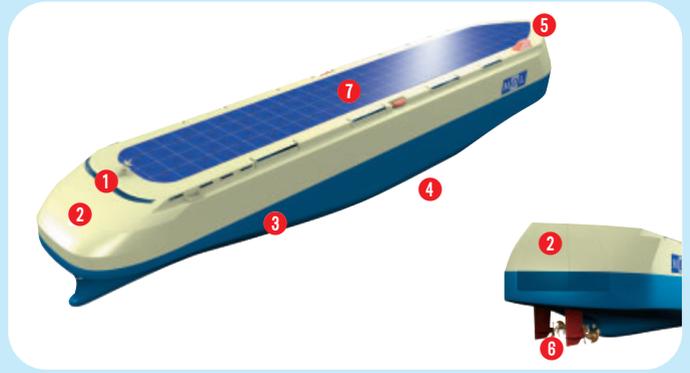
水面下の形状を大幅に見直すことで、さらなる燃費削減効果を追求。

#### ⑤機関システム効率化

エンジンへの燃料供給量を海気象に応じて制御し、またエンジンからの廃熱を高効率に回収。

8つの技術とCO<sub>2</sub>削減効果

① 最適運航支援システム	5%	① ~ ⑦ 合計 41%削減
② 風圧抵抗軽減	10%	
③ 摩擦抵抗低減	10%	
④ 船体最適設計	3%	① ~ ⑧ 合計 50%削減
⑤ 機関システム効率化	4%	
⑥ 推進効率最適化	17%	
⑦ 自然エネルギー利用	3%	
⑧ 船体大型化	15%	



## ⑥推進効率最適化

港内ゼロエミッションを実現する電動推進器を加えた推進方式（二重反転方式）を採用し、新型PBCFと合わせてプロペラのエネルギーロスを大幅に軽減。

## ⑦自然エネルギー利用

太陽光パネルから得られる電力と船内発電機の余剰電力を有効利用し、港内ゼロエミッションを実現。

## ⑧船体大型化

船舶の大型化によるCO<sub>2</sub>排出削減率の向上

新パナマ運河は2014年に拡張工事が完了予定であり、通航可能な船舶の最大幅は48.8mとなります。今後、自動車船の船体大型化のニーズが高まった場合には、これに合わせて大型化することが可能となります。当社はこのような船型の大型化や推進性能の改善が、海運会社として世界的に増加する輸送需要に応える社会的責務と、地球温暖化防止との両立を図る有効な手段の一つであると考えます。

## 2軸化、主機ディレーティング

大型幅広船型化に伴い、プロペラを2軸にし、推進性能及び燃費効率の大幅な改善を図ります。

## ■「ISHIN（イシン）」に込めた思い

## — 船名「ISHIN（イシン）」について

「ISHIN-I（イシンワン）」には、「船舶維新」第1弾の思いに重ね、英文の「ISHIN」にも

「Innovations in Sustainability backed by Historically Proven, Integrated Technologies」と、

「どんな経済環境にあっても、企業の成長持続と地球環境保護との両立を目指す当社の、歴史に裏付けられた技術革新」との意味を込めています。

## — 今後の展開について

現在、ケーブサイズのばら積み船やタンカー、コンテナ船、さらには生活に近いエコシップであるフェリーについて検討を進めています。どの船も基本的なコンセプトは同じで、船種それぞれの特徴に合う技術を採用します。

世界の海運をリードする商船三井の挑戦にご期待ください。

※当社技術革新の歩みとともに「ISHIN-I」を説明する特別サイトを公開しています。  
URL <http://www.mol.co.jp/ishin/>

## 常にベストのプランを提案できるように

執行役員・技術部長 吉田 清隆

目指したのは、これまでの技術の集大成として近い将来実現可能な船です。ここまで構想をまとめるのに約4年かかりました。ハードルを一つクリアすると、また新たなハードルを越えなくなる。時間がかったのは、より良いプランへの意欲だと考えています。省エネや環境保全などを考慮すれば、夢はゼロエミッション船を実現することで

す。夢を描き意識することは、より理想的なプランを策定する上ではとても大切なことです。今回の船に盛り込んだ技術も、今後さらに向上していくでしょう。夢を意識しながら最前線の技術を取り入れ、常にベストのプランを提案できる力を蓄えておく、これが技術部の使命だと考えています。発表した自動車船は、当社が現時点で考えうる最高のプランです。この技術部がつくり上げた種が、マーケットという土壌に必要とされ、まかれたとき、必ずや大輪の花を咲かせるものと考えています。

## 株式の状況 (2009年9月30日現在)

■発行可能株式総数 3,154,000,000株

■発行済株式の総数 1,206,286,115株

### 所有者別の状況

	株主数 (名)	出資比率 (%)
政府・地方公共団体	1	0.00
金融機関	228	44.64
金融商品取引業者	279	2.58
その他法人	1,150	5.73
外国法人等	804	29.16
個人、その他	124,269	17.15
自己名義株式	1	0.74
<b>合計</b>	<b>126,732</b>	<b>100.00</b>

### 大株主の状況

株主名	当社への出資状況	
	持株数(千株)	出資比率(%)
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社	206,942	17.16
日本マスタートラスト信託銀行株式会社	72,685	6.03
三井住友海上火災保険株式会社	38,165	3.16
資産管理サービス信託銀行株式会社	31,853	2.64
株式会社三井住友銀行	30,000	2.49
ステートストリートバンクアンドトラストカンパニー505202	20,755	1.72
株式会社みずほコーポレート銀行	20,000	1.66
日興シティ信託銀行株式会社	16,653	1.38
全国共済農業協同組合連合会	15,358	1.27
ザ チェース マンハッタン バンク エヌ エイ ロンドン エス エル オムニバス アカウント	14,576	1.21

(注1) 持株数は、千株未満を切捨てて表示しております。

(注2) 上記各信託銀行の株式数は、信託業務に係る株式を含んでおります。

## 次回決算発表予定

2010年1月下旬 ..... 第3四半期決算

# TOPICS

「逆艦作戦」による船隊縮小等の対策、570億円のコスト削減対策などの実施

## ドライバルク船

2009年9月 鞍山鋼鉄(中国)とブラジル出し、豪州出しの鉄鉱石の中長期輸送契約を締結

2009年7月 世界最大級の鉱石資源大手リオ・ティントと鉄鉱石の大型輸送契約を締結

## コンテナ船

2009年9月 米国の大手婦人服専門小売チェーン Christopher&Banks社へコンソリデーションサービスを開始

2009年5月 アジア発北米西岸向けサービス“PSX”がベトナム(カイメップ港)へ直接寄港を開始、同年9月にはベトナム・カイメップ港に新コンテナターミナル運営会社Tan Cang Cai Mep International Terminal Company Ltd.を設立

## グループ事業

2009年10月 「株式会社フェリーさんふらわあ」設立  
関西汽船とダイヤモンドフェリーの経営統合と営業体制の一本化

2009年4月 関西汽船株式会社を連結子会社とする(9月に100%子会社化)

## 安全運航

2009年9月 船舶の運航状況や地球上の気象・海象などをリアルタイムに表示するシステム「FMS.Globe」を日本で初めて導入(本社ビル7階に設置)

2009年9月 30万トン鉄鉱石専用船をモデル船とした操船シミュレータ用の訓練プログラムを開発

2009年7月 海難事故緊急対応訓練を実施  
～自動車専用船の火災・座礁事故を想定～

2009年7月 LNG船「エルエヌジーヴェスタ」で、海上保安庁などと共同で海賊対策連携訓練を実施

2009年4月 全運航船を対象に「安全運航キャンペーン」を実施

## その他

2009年9月 次世代船シリーズの構想発表  
～第1弾 環境負荷軽減型の自動車船「ISHIN-I」～

2009年7月 本店を大阪市より東京都港区に移転。

## 役員 (2009年9月30日現在)

### 取締役

代表取締役 社長執行役員	芦田 昭 充
代表取締役 副社長執行役員	薬師寺 正 和
代表取締役 副社長執行役員	米谷 憲 一
代表取締役 副社長執行役員	青木 陽 一
取締役 専務執行役員	安岡 正 文
取締役 専務執行役員	武藤 光 一
取締役 専務執行役員	宍戸 敏 孝
取締役 専務執行役員	山本 竹 彦
取締役	小島 邦 夫
取締役	石倉 洋 子
取締役	小村 武

### 監査役

常勤監査役	溝下 和 正
常勤監査役	成田 純 一
監査役	堀田 健 介
監査役	飯島 澄 雄

### 執行役員

常務執行役員	田中 宏	執行役員	青砥 修 吾
常務執行役員	佐藤 和 弘	執行役員	池田 潤一郎
常務執行役員	喜多澤 昇	執行役員	中井 和 則
常務執行役員	平塚 惣 一	執行役員	田邊 昌 宏
常務執行役員	渡辺 律 夫	執行役員	高橋 静 夫
常務執行役員	横田 健 二	執行役員	根本 正 昭
常務執行役員	倉内 隆	執行役員	吉田 清 隆
常務執行役員	山口 誠	執行役員	八田 宏 和
常務執行役員	永田 健 一	執行役員	中島 正 歳
執行役員	湊 哲 哉	執行役員	橋本 剛

## 株主メモ

事業年度 4月1日～翌年3月31日

期末配当金受領株主確定日 毎年3月31日  
中間配当金受領株主確定日 毎年9月30日

上場金融商品取引所 東京・大阪・名古屋・福岡の各証券取引所

定時株主総会 毎年6月

株主名簿管理人  
特別口座の口座管理機関 三菱UFJ信託銀行株式会社

同 連 絡 先 三菱UFJ信託銀行株式会社 証券代行部  
〒137-8081 東京都江東区東砂七丁目10番11号  
☎ 0120-232-711

公 告 の 方 法 当社ホームページに掲載します(URL [アドレス] は以下の通りです)。  
<http://www.mol.co.jp/>  
ただし、事故、その他やむを得ない事由によりホームページに掲載できない場合は、日本経済新聞に掲載します。

## 会社概要

平成21年9月30日現在

商 号 株式会社 商船三井(証券コード9104)  
Mitsui O.S.K. Lines, Ltd.

本 社 ・ 本 店 〒105-8688 東京都港区虎ノ門二丁目1番1号

資 本 金 65,400,351,028円

従 業 員 898人(陸上619人 海上279人)

支 店 札幌・名古屋・大阪・神戸・九州

事 務 所 苫小牧、広島

海外現地法人 米国、メキシコ、パナマ、ブラジル、チリ、アルゼンチン、オランダ、英国、オーストリア、ベルギー、ドイツ、イタリア、フランス、ポーランド、スウェーデン、南アフリカ、ナイジェリア、ガーナ、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、パキスタン、韓国、ベトナム、カンボジア、オーストラリア、ニュージーランド、レバノン、アラブ首長国連邦、カタール、オマーン

グループ会社(連結子会社)277社/従業員10,088人



環境に配慮した「大豆油インキ」を使用しています。



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

## 株式に関するお手続きについて

株式に関するお手続きは、以下の窓口にお問い合わせください。

証券会社等の口座に記録された株式		
お手続き、ご照会等の内容	お問い合わせ先	
○郵送物等の発送と返戻に関するご照会	株主名簿 管理 人	三菱UFJ信託銀行株式会社 証券代行部 〒137-8081 東京都江東区東砂七丁目 10番11号 ☎ 0120-232-711
○支払期間経過後の配当金に関するご照会		
○株式事務に関する一般的なお問い合わせ		
○上記以外のお手続き、ご照会等	口座を開設されている証券会社等にお問い合わせください。	

特別口座に記録された株式		
お手続き、ご照会等の内容	お問い合わせ先	
○特別口座から証券口座等への振替請求	特別口座の 口座管理 機 関	三菱UFJ信託銀行株式会社 証券代行部 〒137-8081 東京都江東区東砂七丁目 10番11号 ☎ 0120-232-711
○単元未満株式の買取(買増)請求		
○住所・氏名等のご変更		
○特別口座の残高照会		
○配当金の受領方法の指定(※)		
○郵送物等の発送と返戻に関するご照会	株主名簿 管理 人	[手続き書類のご請求方法] ○音声自動応答電話によるご請求 ☎ 0120-244-479 ○インターネットによるダウンロード <a href="http://www.tr.mufig.jp/daikou/">http://www.tr.mufig.jp/daikou/</a>
○支払期間経過後の配当金に関するご照会		
○株式事務に関する一般的なお問い合わせ		

※特別口座に記録された株式をご所有の株主様は、配当金の受領方法として、株式数比例配分方式はお選びいただけません。

- 特別口座から証券会社等の口座への振替請求について  
特別口座に記録されている株式は、**特別口座のままでは売買できません**(単元未満株式を除く)。さまざまなお手続きを円滑に行うためにも**証券会社等の口座への振替請求をお勧めします**。お手続きの詳細は上記特別口座の口座管理機関(三菱UFJ信託銀行)までお問い合わせください。



- 特別口座とは  
特別口座とは、株券の電子化に伴い、証券保管振替機構に預託されていない株券について、株主様の権利を確保するために、発行会社(当社)が口座管理機関(証券会社等)と契約を締結して、株主名簿上の株主名義で開設した口座をいいます。なお、特別口座に記録された株式数等のご案内(「特別口座開設のお知らせ」)を、平成21年2月中旬頃にお届けのご住所にお送りしております。