



平成20年度

中間報告書

2008年4月1日から2008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。

見通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、海運業界における厳しい競争、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かもしれない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20年度(2008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10,947億円、営業利益1,646億円、経常利益1,859億円、中間純利益は1,240億円と、売上、利益全てにおいて過去最高の業績をあげることができました。

また、通期の連結業績は、売上高2兆500億円、経常利益3,000億円、当期純利益1,950億円を予想しております。

この純利益を確保できる前提で、当期の年間配当は1株当たり31円を予定しております。うち中間配当金は1株当たり15.5円とさせていただきます。当面の間は連結配当性向20%を目安として業績に連動した配当を行います。中長期的経営課題として配当性向の向上にも取り組んで参ります。

■ 事業環境

世界を襲った金融危機をきっかけに海運市況や燃料油価格が大きく変動し、当社の事業環境に影響を与えました。ドライバルク船市況は、7月迄は堅調に推移したものの北京オリンピック開催に前後して下落に転じ、9月末のケープサイズの傭船料市況は6月末と比較して約4分の1の水準まで急落しました。原油船市況は期中を通じて乱高下する一方、石油製品船は終始堅調に推移しました。コンテナ船事業は、東西基幹航路の荷動きが想定を下回ったことと、船腹需給悪化から欧州航路西航で運賃水準が軟化したこと等により、業績は低迷しました。一方で、数年来上昇を続けてきた船舶燃料油価格は、資源価格一般に連動して7月をピークに下落に転じ、当社の業績に追い風になりました。

10月初旬以降、株式市場や商品市況の下落と歩調を合わせてドライバルク船市況も下げ足を早めており、当面は調整局面が続くのではないかと見ております。しかしながら、当社ドライバルク船腹の相当数は市況に左右されない中長期契約に投入されておりますので、市況動向が同部門の収益構造に与える影響は限定されております。加えて、油送船部門では石油製品船市況が堅調に推移すると予想しており、またLNG船部門、自動車専用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。当中間期に赤字となったコンテナ船事業については、北米航路、欧州航路において荷動きの鈍化に合わせて船腹調整の措置を進めており、かつ高騰を続けて

きた燃料油価格が落ち着きを見せはじめておりますので、コンテナ船事業の損益は第3四半期以降改善していく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

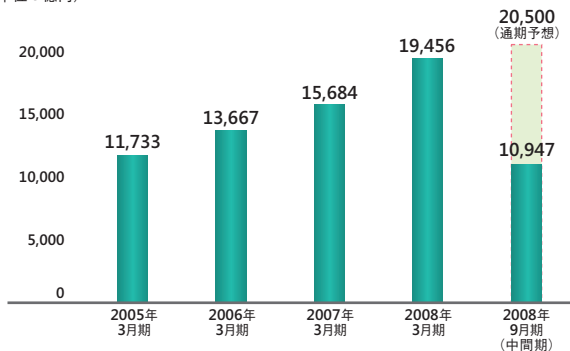
	前中間期 (平成19年9月中間期)	当中間期 (平成20年9月中間期)	増減額／増減率
売上高	9,402億円	10,947億円	1,544億円 / 16.4%
営業利益	1,360億円	1,646億円	285億円 / 21.0%
経常利益	1,436億円	1,859億円	423億円 / 29.5%
中間純利益	866億円	1,240億円	373億円 / 43.1%
為替レート	¥119.75/US\$	¥104.91/US\$	△¥14.84/US\$
船舶燃料油価格	US\$354/MT	US\$608/MT	US\$254/MT

■ 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	21,500億円	20,500億円	△1,000億円 / △ 4.7%
営業利益	3,000億円	2,700億円	△300億円 / △10.0%
経常利益	3,200億円	3,000億円	△200億円 / △ 6.3%
当期純利益	2,100億円	1,950億円	△150億円 / △ 7.1%
為替レート	¥100.00/US\$	¥97.00/US\$	△¥3.00/US\$
船舶燃料油価格	US\$750/MT	US\$380/MT	△US\$370/MT
	(第3/4四半期前提)	(第3/4四半期前提)	

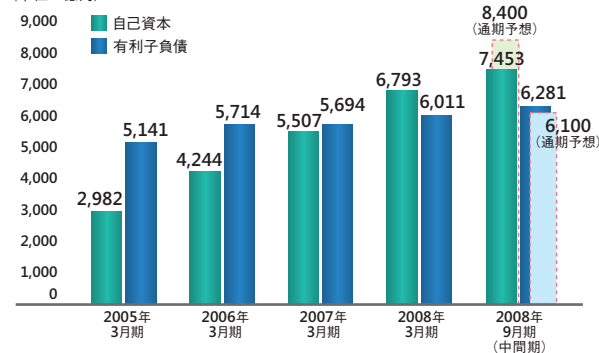
売上高

(単位: 億円)



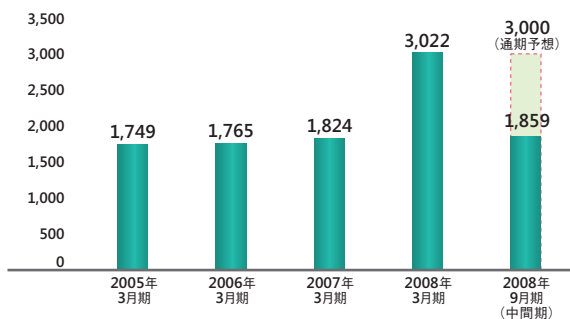
自己資本/有利子負債

(単位: 億円)



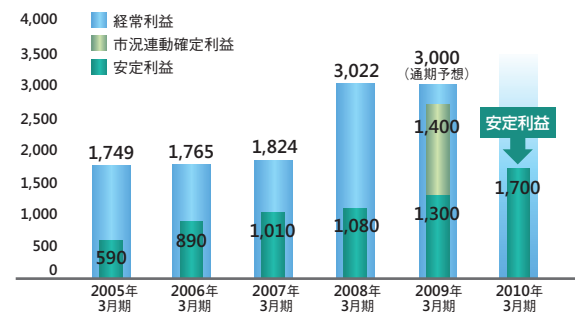
経常利益

(単位: 億円)



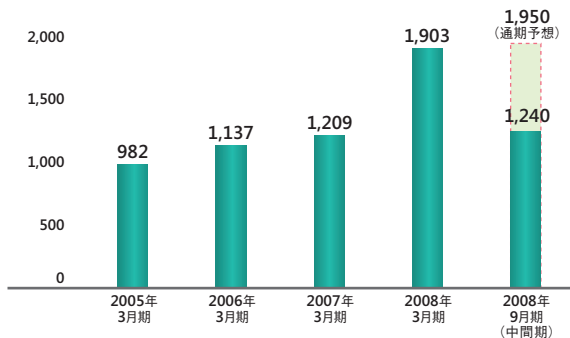
安定利益

(単位: 億円)

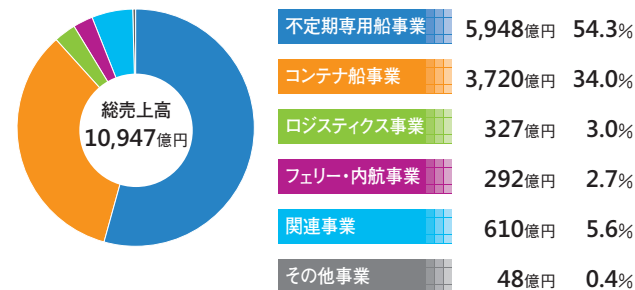


当期純利益

(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 自動車船 油送船
LNG船等の運航等

売上高	5,948 億円	前年同期比	23.2 %増
経常損益	1,711 億円	前年同期比	35.9 %増

<ドライバルク船部門>

ドライバルク船市況は、引き続き旺盛な荷動きやタイトな船腹需給に支えられて堅調に推移し、6月には歴史的な高水準を記録しました。8月から9月にかけて急落したものの、当中間期を通じての平均市況は前年同期水準を大きく上回りました。その結果、中長期契約による安定収益の増加と相俟って、同部門の利益は前年同期を大幅に上回りました。

<油送船・LNG船部門>

油送船部門のうち、原油船のベルシャ湾積み日本向けダブルハルVLCC市況は当中間期を通じて乱高下を繰り返したものの、総じて高水準で推移しました。プロダクト船(MR)市況はガソリンや軽油等の活発な荷動きに支えられて好調でしたが、当中間期平均市況は前年同期水準を若干下回りました。これらの結果、同部門の利益はほぼ前年同期並みとなりました。LNG船部門は長期契約による安定収益に支えられていますが、主として円高の影響により前年同期比若干の減益となりました。

<自動車船部門>

自動車船部門については、全般的に荷動きが堅調であったことから、当中間期の利益はほぼ前年同期並みとなりました。

コンテナ船事業

コンテナ船運航 コンテナターミナル業等



売上高	3,720 億円	前年同期比	8.6 %増
経常損益	△22 億円	前年同期比	—

基幹航路の一つである北米航路においては、変動性燃料油サーチャージ導入による賃率改善に加え、アジア向けの西航において荷動きが大幅に増加した、というプラス要因があったものの、東航の荷動きの減少や燃料油高というマイナス要因をカバーするには至らず、同航路の損益は前年同期比悪化しました。欧州航路においては、アジア発西航の荷動きは増加したものの、大型船の投入が相次いだことから需給環境が悪化し、運賃市況が急落しました。これにより同航路の損益は前年同期比大幅に悪化しました。南北航路においては新興国向け貨物を中心に荷動きは好調でしたが、燃料油高の影響で損益は悪化しました。これらの結果、当中間期の損益は前年同期比大幅に悪化する結果となりました。

※「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。

ロジスティクス事業

貨物運送取扱業 倉庫業 通関業等



売上高	327 億円	前年同期比	10.6 %増
経常損益	9 億円	前年同期比	0.8 %減

日本発着航空貨物の荷動きは伸び悩んだものの、海外現法における貨物取扱いが堅調に推移、また当事業において取り組んでいる買い付け物流(MCS)^(注)事業の順調な拡大も寄与し、当中間期の利益は前年同期並みとなりました。

(注) MOL Consolidation Service。主に欧米の大手小売・アパレル業者等が中国等アジア諸国から直接商品を買付けする「買い付け物流」を支える物流サービス。

フェリー・内航事業

フェリー 内航海運業等



売上高	292 億円	前年同期比	13.2 %増
経常損益	△2 億円	前年同期比	—

5月の連休や夏休みシーズンにおける集客が不調だったことに加え、高水準の燃料油価格がフェリー事業の損益を圧迫し、当中間期の損益は前年同期比悪化しました。

関連事業

不動産事業 客船事業 曳船業等



売上高	610 億円	前年同期比	15.7 %増
経常損益	71 億円	前年同期比	5.9 %増

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、業績は概ね堅調でした。商社事業においては舶用商材販売部門が好調を維持しました。客船事業においては、クルーズ集客は好調でしたが、燃料油価格の上昇が損益を圧迫しました。これらの結果、関連事業セグメント全体では、当中間期の利益はほぼ前年同期並みとなりました。

その他事業

船舶管理業等



売上高	48 億円	前年同期比	26.3 %減
経常損益	13 億円	前年同期比	64.8 %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。同事業における当中間期の利益は前年同期をやや下回りました。

■ 中間連結貸借対照表 (要旨)

(百万円)

	当中間期(第2四半期末) 2008年9月30日現在	前 期 2008年3月31日現在		当中間期(第2四半期末) 2008年9月30日現在	前 期 2008年3月31日現在
資産の部			負債の部		
流動資産	554,068	506,077	流動負債	557,823	528,390
現金及び預金	60,407	62,982	支払手形及び営業未払金	231,923	180,281
受取手形及び営業未収金	253,857	244,535	社債短期償還金	32,560	29,106
有価証券	38	41	短期借入金	85,991	86,314
繰延及び前払費用	82,328	71,526	前受金	36,494	85,950
その他	157,951	127,315	その他	170,852	146,735
貸倒引当金	△ 517	△ 324	固定負債	613,124	620,508
固定資産	1,436,528	1,394,473	社債	123,978	137,906
有形固定資産	1,123,335	1,047,824	長期借入金	329,657	321,373
船舶(純額)	619,589	598,585	その他	159,488	161,226
土地	180,600	180,588	負債合計	1,170,948	1,148,898
その他	323,143	268,648	純資産の部		
無形固定資産	15,492	16,835	株主資本	743,089	639,844
投資その他の資産	297,700	329,813	資本金	65,400	65,350
投資有価証券	216,828	230,940	資本剰余金	44,576	44,449
その他	82,983	101,029	利益剰余金	639,657	536,096
貸倒引当金	△ 2,114	△ 2,158	自己株式	△ 6,544	△ 6,051
資産合計	1,990,596	1,900,551	評価・換算差額等	2,290	39,471
			その他有価証券評価差額金	20,829	31,647
			繰延ヘッジ損益	△ 5,508	12,051
			為替換算調整勘定	△ 13,031	△ 4,227
			新株予約権	1,349	967
			少数株主持分	72,918	71,369
			純資産合計	819,648	751,652
			負債純資産合計	1,990,596	1,900,551

■ 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 2008年4月1日 至 2008年9月30日
売上高	1,094,767
売上原価	873,979
売上総利益	220,787
販売費及び一般管理費	56,157
営業利益	164,630
営業外収益	29,658
営業外費用	8,288
経常利益	185,999
特別利益	15,157
特別損失	2,725
税金等調整前中間純利益	198,432
法人税等	71,369
少数株主利益	3,058
中間純利益	124,003

□ (ご参考)

(百万円)

前中間期	自 2007年4月1日 至 2007年9月30日
売上高	940,275
売上原価	750,568
営業総利益	189,707
販売費及び一般管理費	53,660
営業利益	136,047
営業外収益	18,413
営業外費用	10,822
経常利益	143,638
特別利益	15,500
特別損失	11,896
税金等調整前中間純利益	147,242
法人税、住民税及び事業税	57,330
少数株主利益	3,234
中間純利益	86,677

■ 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 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	109,778
投資活動によるキャッシュ・フロー	△ 123,565
財務活動によるキャッシュ・フロー	13,429
現金及び現金同等物に係る換算差額	△ 1,693
現金及び現金同等物の増減額 (△は減少)	△ 2,050
現金及び現金同等物の期首残高	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	150
現金及び現金同等物の中間期末残高	59,815

□ (ご参考)

(百万円)

前中間期	自 2007年4月1日 至 2007年9月30日
営業活動によるキャッシュ・フロー	116,214
投資活動によるキャッシュ・フロー	△ 116,672
財務活動によるキャッシュ・フロー	12,741
現金及び現金同等物に係る換算差額	1,089
現金及び現金同等物の増減額	13,373
現金及び現金同等物の期首残高	51,382
連結会社増減に伴う現金及び現金同等物の増減額	306
現金及び現金同等物の中間期末残高	65,062

安全運航を支える誇りと信頼



世界の海気象を示す6台のモニター

■ 安全運航支援センターとは

2007年2月1日、本社ビルの海上安全部内に「安全運航支援センター（Safety Operation Supporting Center/略称SOSC）」を開設し、船長経験者を含む職員2名が365日24時間体制で専任のスタッフとして常駐しています。船舶の安全運航を阻害する要因となる、地球温暖化が原因とされる異常気象や世界的なテロ事件の脅威などに、迅速かつ的確に対応しています。インマルサット衛星を利用した全運航船舶（約900隻）の位置・動静を継続的に把握し、気象情報会社から提供される全世界の海気象情報を基に荒天など安全運航を阻害するリスクが確認された場合、速やかに本船及び関係者間で連絡を取り合える体制をとっています。SOSCでは今後更に拡大する当社運航船舶の安全運航を担保できるようシステム整備を含む更なる機能強化を図っています。

海気象情報、紛争・テロ・海賊情報の収集・配信

センターは船長5名を中心に総勢20名で運営され、常時2名1組の1

日2交代制。交代時は30分間の引継ぎをする二重監視体制をとっています。現在全世界で運航する約900隻の船舶へ向け、海気象情報を毎日数回配信しています。

また、気象データの分析をより専門的に判断できるよう、1日2回（株）ウェザーニュース（以下WNI）とテレビ会議を行っています。併せて航行警報やテロ、海賊情報などもインターネット、政府機関から収集し、対象となる船舶の動静監視を行い、船長、管理会社、配船担当者などへタイムリーに配信しています。

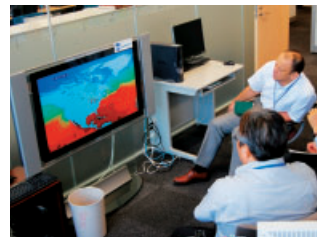
センターが本船へ提供する各種気象情報及び航行中の船舶動静はWNIから入手し、最新鋭のシステムにより常時6台のモニターで確認します。異常気象、国際紛争、海賊事件の多発など、運航部隊を取り巻く環境は複雑化してきており、これまで本船中心に行われていた情報収集を「船長を決して孤独にするな」をスローガンに、経験豊かな船長と航海士を中心とする専任スタッフが迅速かつ的確な情報を本船に提供、陸から支援します。

最強の支援者として事故「ゼロ」を目指す

センターは、「船長の負担を軽くする」「船の駆け込み寺である」といわれています。営業や配船など各関係者も、朝出勤したら自分の担当している船が今どんな気象状況の中、どんなところを航海しているのかを知り、船と一言でも言葉を交わすことで『自分の船』と思い、「船と心を通わす」ことができるのです。会社の安全対策として最新鋭のシステムを備えて開設されたセンターには、船の上で同じ苦労と経験を重ねてきたすべての船長、乗組員の「船長を孤独にさせない」という思いと、安全運航は「船」と「陸」をつなぐ「人」の信頼関係が最も大切であるという信念が根底にあります。最強の支援者であるセンターの開設以来、重大海難事故は「ゼロ」となっています。



当直交代



WNIとのテレビ会議



MOLフィリピン船員研修所



エンジン整備訓練

昨今の船隊及び業容の拡大に伴い、効率的な教育・研修による優秀な船員の養成が急務となっております。そのため世界各地の船員研修所における教育訓練の更なる強化・拡大に取り組んでおり、本船と船舶管理会社・船員配乗会社・MOLトレーニングセンターをコンピュータネットワークで結んだ訓練・評価システムを導入、これにより当社船員が乗船中・休暇中を問わず自らの計画・職務に応じた訓練が受けられるようになっています。

MOL トレーニングセンター

また、船舶の安全運航の維持には優秀な船員を育成することが欠かせません。当社は、安全運航支援センターの設置に加え、国籍に関わらない優秀な船員を育成するために、現在、日本、フィリピン、インド、モンテネグロ、インドネシア及びロシアの世界6カ国に8つの船員研修施設「MOLトレーニングセンター」を設置しております。

各トレーニングセンターには、新人船員からベテラン船員までそれぞれのランクに応じて、また乗船する船の種類に応じて、座学による理論学習から、操船シミュレータ・荷役シミュレータなど最新鋭の研修機材を利用した実習訓練まで、多様かつ機能的な世界共通の訓練を実施しています。



シミュレータ訓練

稲岡キャプテンに聞く

Q.1 センターの情報や支援を受けた感想は？

センター開設前の航海経験を考えると、大変な様変わりです。これまで本船の極めて限られた通信環境から得られる情報だけで予測・判断していました。今はセンターにいつでもより深く掘り下げたデータや、予報の背景などの専門的な裏付けについても直接聞くことができます。24時間いつもセンターに誰かがいることは心強いですね。

2008年7月まで自動車船「PROMINENT ACE」に船長として乗船していた稲岡キャプテンに、センターの支援について体験談を聞きました。

Q.2 支援を実際に受けられたときの様子は？

ある欧州港で停泊中に強風を受けたとき、センターは岸に向けての強風という予測でした。そのため、風の影響を受けやすい自動車船を一度離岸させて狭い港内で操船するより、岸壁にとどまったほうが安全と判断。本船船長として出港を遅らせる決断をしました。昔からよく知っている“信頼できる”仲間からの情報が、決断に至る心強い後押しになっています。



自動車船「PROMINENT ACE」

■ 株式の状況

(2008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	2	0.00
金融機関	269	40.70
金融商品取引業者	288	2.14
その他法人	946	4.60
外国法人等	892	41.13
個人、その他	97,863	10.68
自己名義株式	1	0.75
合計	100,261	100.00

■ 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	164,732	13.66
日本マスタートラスト信託銀行株式会社	64,353	5.33
三井住友海上火災保険株式会社	41,816	3.47
ステートストリートバンクアンドトラストカンパニー	38,550	3.20
資産管理サービス信託銀行株式会社	32,381	2.68
株式会社三井住友銀行	30,000	2.49
株式会社みずほコーポレート銀行	21,549	1.79
ステートストリートバンクアンドトラストカンパニー505225	19,736	1.64
メロンバンクエヌエーアズエージェントフォーイッツ クライアントメロンオムニバスユーエスベンション	16,310	1.35
住友生命保険相互会社	13,240	1.10

(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。

■ IRスケジュール / 2008年度

2008年12月5日(金)～6日(土) 「第11回ノムラ資産管理フェア」 出展 (会場：東京国際フォーラム、野村證券主催)

2009年1月下旬 第3四半期決算発表

2009年2月13日(金)～14日(土) 「関西ノムラ資産管理フェア2009」 出展予定 (会場：京セラドーム大阪、野村證券主催)

TOPICS

■ ドライバルク船

2008年8月 世界最大級の鉄鉱石専用船“TUBARAO MARU”竣工

2008年7月 30万トン級鉄鉱石専用船“NOVA ERA”竣工

2008年6月 中国電力向け9万3千トン級の大型石炭船（パワーマックス）“七海”（NANAUMI）竣工

2008年6月 日本とブラジルを結ぶ世界最大級の鉄鉱石専用船“BRASIL MARU”シッピング・オブ・ザ・イヤー2007受賞

■ 油送船

2008年4月 VLGC2隻を定期備船
—GULF LPG Transport Company W.L.L.（カタール）と合意—

■ LNG船

2008年9月 関西電力向け新造LNG船“LNG EBISU”竣工

2008年6月 東京ガス向け新造LNG船“エネルギーナビゲーター”竣工

■ コンテナ船

2008年6月 黒海向けサービス“EBX”を改編 TNWAとGAが共同配船を開始

2008年6月 アジア発北米東岸向けサービス“ESX”ジャクソンビル港寄港開始

2008年4月 アジア発地中海向けサービス“MED”を新設

■ IR

2008年5月 格付投資情報センター（R&I）による当社格付変更
「A+」から「AA-」に一段階（1ノッチ）引き上げ

■ 安全運航

2008年8月 海難事故緊急対応訓練実施
—タンカーの油流出・大規模事故を想定—

2008年7月 訓練船“SPIRIT OF MOL”フィリピン災害支援活動に参加

■ その他

2008年9月 地球温暖化防止（CO₂削減）に向けた技術（遮熱塗装）を大型船舶に施工、効果実証

2008年7月 吹き付けるだけで半永久的な機能を持続させる環境にやさしい親水防汚処理技術を大型船舶に施工、効果を実証

2008年4月 オマーン海事大学に海事シミュレータを寄贈

■ 役員

（2008年9月30日現在）

取締役

代表取締役	取締役会長	鈴木 邦雄
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	小出 英郎
代表取締役	副社長執行役員	原田 英博
代表取締役	副社長執行役員	薬師寺 正和
取締役	専務執行役員	米谷 憲一
取締役	専務執行役員	青木 陽一
取締役	専務執行役員	武藤 光一
取締役	専務執行役員	小島 邦夫
取締役	専務執行役員	石倉 洋子
取締役	専務執行役員	小村 武

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
監査役	飯島 澄雄

執行役員

専務執行役員	安岡 正文
常務執行役員	穴戸 敏孝
常務執行役員	田中 宏
常務執行役員	山本 竹彦
常務執行役員	佐藤 和弘
常務執行役員	喜多澤 昇
常務執行役員	平塚 惣一
常務執行役員	渡辺 律夫

執行役員	湊 哲哉
執行役員	青砥 修吾
執行役員	横田 健二
執行役員	本橋 邦明
執行役員	倉内 隆誠
執行役員	山口 健一
執行役員	永田 健一
執行役員	池田 潤一郎
執行役員	中井 和則
執行役員	田邊 昌宏
執行役員	高橋 静夫
執行役員	根本 正昭

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
定時株主総会 毎年6月
株主名簿管理人 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 (オペレータ対応)

【株式に関するお手続き用紙のご請求について】

株式に関するお手続き用紙(届出住所等の変更届、配当金振込指定書、単元未満株式買取請求書等)のご請求につきましては、以下のお電話ならびにインターネットにより24時間受け付けておりますので、ご利用ください。なお、株券電子化実施後は、特別口座に記録された株式についてのお手続き用紙のみとなりますので、ご注意ください。

☎ 0120-244-479 (用紙ご請求専用)
ホームページ <http://www.tr.mufig.jp/daikou/>

上場証券取引所 東京・大阪・名古屋・福岡の各取引所
公告の方法 電子公告により行う
公告掲載URL <http://www.mol.co.jp/>
(ただし、電子公告によることができない事故、その他のやむを得ない事由が生じた時には、日本経済新聞に掲載します。)

会社概要 平成20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 〒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 65,400,351,028円
従業員 898人(陸上618人 海上280人)
支店 札幌・横浜・名古屋・大阪・神戸・九州
事務所 苫小牧、広島、ドバイ、モスクワ、ウラジオストック
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、デンマーク、フィンランド、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)264社/従業員9,798人

上場会社の「株券電子化」スタート!(平成21年1月5日(月)実施予定)

- 株券電子化が実施されると、上場会社の株券は無効となりますが、株主様の権利は電子的に証券会社等の金融機関の口座で管理されます。
- 証券口座を通じて証券保管振替機構(ほふり)に預託していない場合、必ず株券の名義をご確認ください。他人名義の場合は、他人名義のまま特別口座が開設され、最悪の場合、株主としての権利を失う恐れがありますので、必ず本人名義への書換をお願いします。(詳細は同封のリーフレット「上場会社の『株券電子化』スタート」をご参照ください。)

【平成21年1月5日(月)実施予定の株券電子化に伴うお知らせ】

特別口座について

- (1) 特別口座とは
「特別口座」とは、株券の電子化に伴い、株式会社証券保管振替機構(ほふり)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)が口座管理機関と契約を締結して株主名簿上の株主名義で開設する口座をいいます。
- (2) 特別口座への口座残高の記帳
株券保管振替制度をご利用でない株主様につきましては、ご所有の株式は三菱UFJ信託銀行に開設される特別口座に記録されます(平成21年1月26日(月)の予定です)。なお、特別口座に記録された株式数等のご案内は、平成21年2月中旬頃にお届けのご住所宛にお送りする予定です。
- (3) 特別口座に記録された株式に関するお手続き
特別口座に記録された株式に関するお手続き(株主様の口座への振替請求・単元未満株式買取(買増)請求・届出住所の変更・配当金の振込指定等)につきましては、株券電子化実施後、下記口座管理機関(三菱UFJ信託銀行)の連絡先にお問い合わせください。なお、特別口座に記録された株主様のお手続きにつきましては、三菱UFJ信託銀行の全国本支店でお取次ぎいたします。
- (4) 特別口座の口座管理機関及び連絡先
特別口座の口座管理機関は、当社株主名簿管理人である三菱UFJ信託銀行となります。

口座管理機関	東京都千代田区丸の内一丁目4番5号 三菱UFJ信託銀行株式会社
連絡先	〒137-8081 東京都江東区東砂七丁目10番11号 三菱UFJ信託銀行株式会社 証券代行部 ☎ 0120-232-711 (オペレータ対応)

(5) 特別口座の口座管理機関でのお手続きの受付の開始時期

特別口座に記録された株式についての、株主様の口座への振替請求、単元未満株式買取(買増)請求等の各種ご請求やお届出につきましては、平成21年1月26日(月)以降にお手続きが可能となりますので、ご注意ください。なお、単元未満株式買取(買増)については、同封のリーフレット「単元未満株式(1~999株の株式)の買取及び買増のご案内」をご参照ください。

<ご参考>

株券電子化に関する詳細につきましては、証券決済制度改革推進センターのホームページに掲載されたQ&A (<http://www.kessaicenter.com/kaikaku/kabuken10aa.pdf>) 及び当社ホームページ (<http://www.mol.co.jp/ir-j/info/info080731.html>) をご参照ください。なお、株券電子化に関するご質問・ご相談は、「株券電子化」なんでも相談窓口(「株券電子化コールセンター」*)
☎ 0120-77-0915 (通話料無料。平日・土曜/9:00~17:00)
までお問い合わせください。

(*)株券電子化コールセンターは、(株)証券保管振替機構、日本証券業協会、(株)東京証券取引所が共同で運営する株券電子化についての相談窓口です。