

平成17年度

# 報告書

2005年4月1日から2006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。

### 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直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、税制や諸制度など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。



代表取締役 社長執行役員

芦田 昭充

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17年度（2005年度）の業績につきましてご報告申し上げます。

## 業績と配当

当期の連結業績は、売上高1兆3,667億円、経常利益1,765億円、当期純利益1,137億円と、3期連続で増収増益を達成、史上最高益となりました。これを踏まえて、当期3月末の配当金は前期より50銭増配となる1株あたり9円とさせていただきます。これにより当期の年間配当金は、中間配当金9円とあわせ、1株につき18円（前期より2円増配）となります。

## 事業環境

当期の世界経済は堅調に推移し、海上荷動きも順調に拡大しました。一方、船舶燃料油価格の上昇が大きな損益圧

迫要因となりました。コンテナ船事業は新造船の投入や新航路の開設により営業規模拡大を図りましたが、燃料費の増加に加え、欧州航路で運賃水準が想定以上に下落したことや、北米内陸費用の増加などが影響し、前期比で増収増益となりました。

一方、不定期専用船事業におきましては、各種専用船の中・長期契約が業績を下支えしたほか、自動車輸送も好調に推移しました。ドライバルク船、原油船、石油製品船の各スポット市況は、季節要因や船腹需給によって上下しましたが、総じて好市況となりました。当社は、拡大する船隊を、安定利益を生む中・長期契約を有する船隊と、スポット市況を享受するマーケット船隊にて、バランス良いポートフォリオに構成したことにより、事業全体として増収増益となりました。

また、ロジスティクス事業や関連事業など海運業以外の事業においても、取扱量の増加や効率化により業績は順調に推移しました。

## 中期経営計画と船隊整備

当社は、2004年度より開始した、更なる「成長」を目指す中期経営計画「MOL STEP (エムオーエル ステップ)」の改定版である「MOL STEP Review」(2005年5月発表)に従い、船舶を中心に積極的な設備投資を行い、企業価値の向上に努めております。海運業においては、競争力の源泉は船隊規模にあります。大規模な船隊を持つことで、幅広い顧客のニーズに応えることができ、更に、中・長期契約で安定的な利益を確保しつつ、スポットマーケットでのビジネスチャンスを追うことができるからです。MOL STEP開始時(2004

年4月)に645隻だった当社グループの船隊規模は2006年3月期に728隻となりました。2010年3月期に900隻\*を目標に、着々と計画を進めております。

\*LNG船等の一部船種について部分所有船も含んでおります。

## 成長のために

しかしながら、大規模な船隊整備を進めるだけでは、成長を達成することはできません。安全運航と安定輸送の実践は当社グループにとっての最重要課題のひとつです。それをより確実なものにするため、油送船部門並びにコンテナ船・自動車船・ドライバルク部門の船舶管理体制を見直し、それぞれの中核となる国内外の拠点を再編しました。更に、それらを支える人的資源として、日本人船員のみならず、多様化する外国人船員の確保・育成にも力を注いでおります。

一方、営業力の強化については、日本を中心とした商権の維持・拡大のみならず、一層の需要拡大が期待される海外でのビジネス拡大にも積極的に取り組んで参ります。

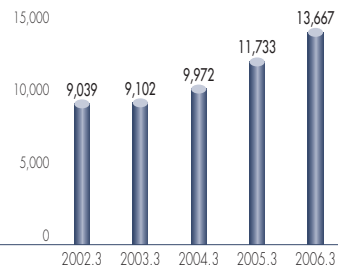
2006年度の連結業績につきましては、売上高1兆4,800億円、経常利益1,600億円、当期純利益1,050億円を予想しております。この純利益を確保できる前提で、1株あたり18円の年間配当金(うち中間配当金9円)を予定しております。当面の間は連結配当性向20%を目安と致しますが、中長期的経営課題として配当性向の向上にも取り組んで参ります。

MOL STEPで掲げました通り、特色のある世界最大の総合海運企業を目指して、グループを挙げて尽力する所存です。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。

## 主要財務ハイライト

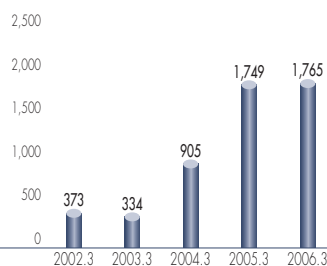
## ●売上高

(億円)



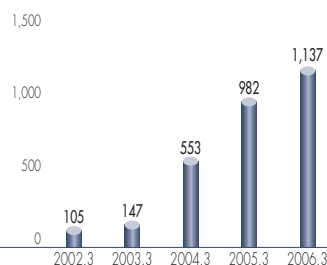
## ●経常利益

(億円)



## ●当期純利益

(億円)

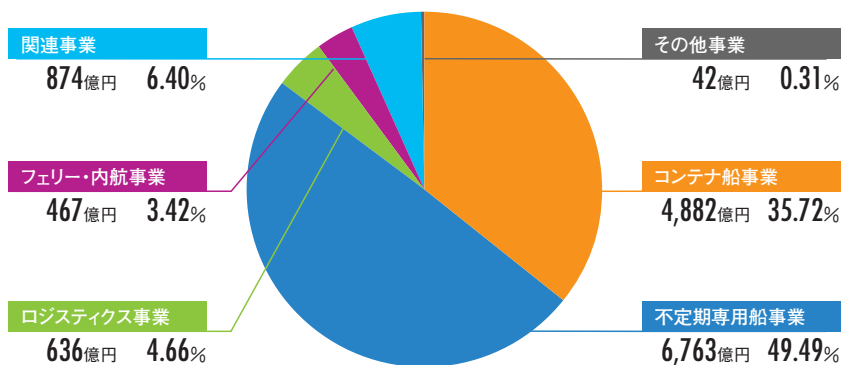


## 連結損益計算書(要旨)

(百万円)

	当期 自 2005年4月 1日 至 2006年3月31日	前期 自 2004年4月 1日 至 2005年3月31日
<b>経常損益の部</b>		
売上高	1,366,725	1,173,332
売上原価、販売費及び一般管理費	1,193,732	1,001,537
営業利益	172,992	171,794
営業外収益	27,356	20,147
営業外費用	23,846	16,963
経常利益	176,502	174,979
<b>特別損益の部</b>		
特別利益	19,286	6,492
特別損失	7,499	26,415
税金等調整前当期純利益	188,289	155,057
法人税、住民税及び事業税	61,200	52,587
法人税等調整額	7,570	1,205
少数株主利益	5,787	3,003
当期純利益	113,731	98,261

## 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)

## 連結貸借対照表(要旨)

(百万円)

	当期	前期
	2006年3月31日現在	2005年3月31日現在
<b>資産の部</b>		
流動資産	340,355	299,835
現金及び預金	60,577	46,014
受取手形及び営業未収金	170,480	136,291
有価証券	60	63
繰延及び前払費用	50,302	55,533
その他	61,013	63,137
貸倒引当金	△ 2,078	△ 1,204
固定資産	1,130,468	932,416
有形固定資産	769,902	665,319
船舶	398,013	328,957
土地	180,524	178,239
その他	191,363	158,123
無形固定資産	25,515	9,098
投資その他の資産	335,051	257,998
投資有価証券	240,102	169,135
その他	98,178	93,411
貸倒引当金	△ 3,230	△ 4,548
資産合計	1,470,824	1,232,252

	当期	前期
	2006年3月31日現在	2005年3月31日現在
<b>負債の部</b>		
流動負債	433,022	429,695
支払手形及び営業未払金	126,189	111,503
短期社債及び社債短期償還金	37,935	11,261
短期借入金	116,877	128,271
前受金	59,063	63,178
その他	92,957	115,479
固定負債	544,996	444,584
社債	107,687	64,563
長期借入金	291,929	276,034
その他	145,379	103,985
負債合計	978,019	874,279
少数株主持分	68,344	59,713
<b>資本の部</b>		
資本金	64,915	64,915
資本剰余金	43,886	43,886
利益剰余金	275,688	182,143
土地再評価差額金	—	2,267
その他有価証券評価差額金	48,731	25,898
為替換算調整勘定	△ 4,713	△ 17,137
自己株式	△ 4,048	△ 3,715
資本合計	424,460	298,258
負債、少数株主持分及び資本合計	1,470,824	1,232,252

## 連結キャッシュ・フロー計算書(要旨)

(百万円)

	当期	前期
	自 2005年4月 1日 至 2006年3月31日	自 2004年4月 1日 至 2005年3月31日
営業活動によるキャッシュ・フロー	163,914	167,896
投資活動によるキャッシュ・フロー	△ 155,076	△ 87,666
財務活動によるキャッシュ・フロー	1,821	△ 79,619
現金及び現金同等物に係る換算差額	2,793	△ 147
現金及び現金同等物の増減額	13,453	463
現金及び現金同等物の期首残高	45,756	45,262
連結会社増減に伴う現金 及び現金同等物の増減額	1,057	30
現金及び現金同等物の期末残高	60,267	45,756

## 連結剰余金計算書(要旨)

(百万円)

	当期	前期
	自 2005年4月 1日 至 2006年3月31日	自 2004年4月 1日 至 2005年3月31日
<b>資本剰余金の部</b>		
資本剰余金期首残高	43,886	43,934
資本剰余金減少高	—	47
資本剰余金期末残高	43,886	43,886
<b>利益剰余金の部</b>		
利益剰余金期首残高	182,143	101,990
利益剰余金増加高		
当期純利益	113,731	98,261
その他	1,277	131
利益剰余金減少高		
配当金	20,924	17,387
役員賞与	197	146
その他	341	707
利益剰余金期末残高	275,688	182,143

### 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 **4,882** 億円 前年同期比 **22.3** %増

経常利益 **374** 億円 前年同期比 **32.5** %減



コンテナ船は、好調な世界景気を背景に、東西基幹航路の荷動きが引き続き順調だったほか、南米・アフリカ航路、アジア航路も旺盛な荷動きがみられました。船舶の大型化や新サービスの開設などでコンテナ積取量は前期を大幅に上回りました。しかしながら、燃料油価格の高騰に加え、ターミナル荷役費や内陸鉄道料金、運河通航料などが上昇した上、2005年12月以降欧州航路の運賃水準が想定以上に低下し、アジア域内及び南北航路における競争も激化したことから、前期比で増収減益となりました。一方、好調なコンテナ荷動きを背景にコンテナターミナル業や運送代理店等の周辺事業の業績は、堅調に推移しました。

### 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 **6,763** 億円 前年同期比 **13.4** %増

経常利益 **1,353** 億円 前年同期比 **17.6** %増



#### ドライバルク船・自動車船

ドライバルク部門では、鉄鋼原料、電力炭、木材チップ等の長期契約による安定収益が業績を下支えする一方、スポット市況も堅調で、前期比で増益となりました。自動車船部門については、完成車の荷動きが引き続き好調で、大型新造船の順次投入により輸送台数は増加しましたが、燃料油価格高騰を受け、前期比増収減益となりました。

#### 油送船・LNG船

油送船部門については、原油、メタノール、LPG船の長期契約による安定収益が業績を下支えしました。長期契約によらない取引では、主に石油製品船市況が堅調に推移し、船隊拡大効果も加わって、前期比で増益となりました。LNG船部門は、長期契約のもとで順調に稼働した結果、所期の目標を達成し、前期比で増益となりました。

### 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 **636** 億円 前年同期比 **9.8** %増

経常利益 **20** 億円 前年同期比 **126.0** %増



航空貨物輸送がアジア市場を中心に取扱量を伸ばしたことなどから、ロジスティクス事業の当期は前期比で増益となりました。

### フェリー・内航事業 フェリー 内航海運業 等

売上高 **467** 億円 前年同期比 **3.1** %増

経常利益 **△1** 億円 前年同期比 **-**



フェリー事業では、海上輸送等への転換をはかるモーダルシフトの流れが加速し、順調に荷動きが増加した一方、船舶燃料油価格高騰の影響が大きく、当期の損益は前期を下回りました。内航事業については、コスト保証の長期契約の割合が高く、船舶燃料油価格高騰の影響は軽微で、当期は前期比で増益となりました。

### 関連事業 不動産事業 客船事業 曳船業 等

売上高 **874** 億円 前年同期比 **31.3** %増

経常利益 **125** 億円 前年同期比 **151.0** %増



前期のダイビル(株)の連結子会社化により不動産事業が当期業績に寄与したほか、商社事業でも燃料販売部門の売上伸長などで前期比で増益となりました。燃料費の増加などで客船事業の損益は悪化しましたが、関連事業全体では前期比で増益となりました。

### その他事業 船舶管理業 等

売上高 **42** 億円 前年同期比 **43.7** %減

経常利益 **26** 億円 前年同期比 **35.3** %増



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、金融業などがあり、船舶管理会社の配乗スキーム変更により売上高は前期を下回りましたが、その他連結決算に伴う調整などにより利益は前期比で増益となりました。

単体損益計算書(要旨)

(百万円)

	当 期 自 2005年4月 1日 至 2006年3月31日	前 期 自 2004年4月 1日 至 2005年3月31日
<b>経常損益の部</b>		
営業収益	1,093,157	943,002
営業費用	965,465	801,115
営業利益	127,691	141,886
営業外収益	19,345	11,164
営業外費用	15,176	7,327
経常利益	131,860	145,723
<b>特別損益の部</b>		
特別利益	6,281	1,335
特別損失	7,811	24,187
税引前当期純利益	130,330	122,871
法人税、住民税及び事業税	52,360	46,687
法人税等調整額	△ 717	△ 803
当期純利益	78,688	76,987
前期繰越利益	104,597	45,628
自己株式処分差損	186	92
中間配当額	10,763	8,995
当期未処分利益	172,335	113,528

利益処分

(百万円)

	当 期	前 期
当期未処分利益	172,335	113,528
特別償却準備金取崩額	1,221	1,373
海外投資等損失準備金取崩額	—	2
圧縮記帳積立金取崩額	307	16
合計	173,864	114,920
配当金	10,767 [1株につき9円00銭]	10,160 [1株につき8円50銭]
取締役賞与金	174	162
特別償却準備金	9	—
海外投資等損失準備金	13	—
圧縮記帳積立金	2	—
別途積立金	120,000	—
次期繰越利益	42,899	104,597
合計	173,864	114,920

※当期におきまして、2005年12月2日に10,763百万円(1株につき9円)の中間配当を実施いたしました。

単体貸借対照表(要旨)

(百万円)

	当 期 2006年3月31日現在	前 期 2005年3月31日現在
<b>資産の部</b>		
流動資産	306,300	260,927
固定資産	428,949	354,818
資産合計	735,250	615,745
<b>負債の部</b>		
流動負債	276,231	287,028
固定負債	124,481	70,761
負債合計	400,713	357,789
<b>資本の部</b>		
資本金	64,915	64,915
資本剰余金	43,886	43,886
利益剰余金	189,600	132,185
その他有価証券評価差額金	40,784	21,831
自己株式	△ 4,650	△ 4,863
資本合計	334,536	257,955
負債及び資本合計	735,250	615,745

株式の状況

(2006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
- 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	142,348	11.81
日本マスタートラスト信託銀行株式会社	67,291	5.58
資産管理サービス信託銀行株式会社	48,569	4.03
三井住友海上火災保険株式会社	48,166	4.00
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	26,244	2.18
三菱UFJ信託銀行株式会社	21,707	1.80
ステートストリートバンクアンドトラストカンパニー505103	21,253	1.76
株式会社みずほコーポレート銀行	15,730	1.30
みずほ信託銀行株式会社	15,558	1.29

(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) 上記各信託銀行の持株数には、信託業務に係る株式を含んでおります。



日本の電力供給を支える

# 電力炭輸送船隊

はばひろせんきつせいせん  
～「幅広浅喫水船」隊を拡充し、電力炭の安定輸送に貢献する～

## 1 「電力炭」とは

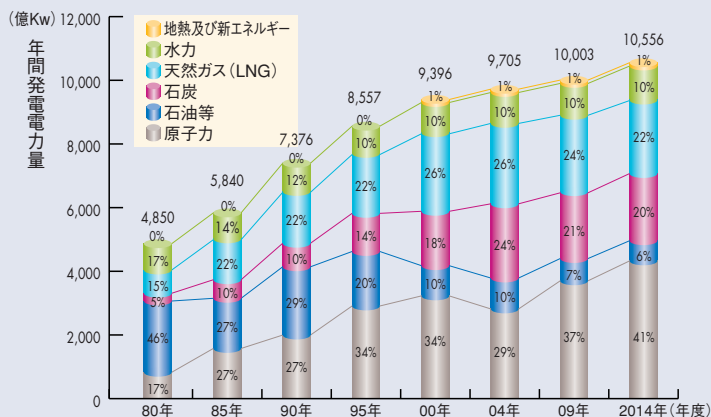
当社の電力炭(輸送)部門は、日本国内の石炭火力発電所向けに、火力発電の燃料となる石炭を輸送しています。

石炭は、鉄をつくる際に溶鉱炉内の温度を上げるための熱源として使用される原料炭と、発電の原料とされる一般炭に大別されます。当社では、特に一般炭のうち電力会社の火力発電所向けに輸送される石炭を「電力炭」として分別しています。

最近の日本における電源別発電電力量の比率は、原子力と天然ガスがそれぞれ3割前後、石炭が2割強、石油が1割強、水力が1割程度となっています。1970年代には石油と水力がほとんどであったことを考えると、オイルショックを経て、石油への過度の依存から脱して、電力源の多様化が進行したことが分かります。電力炭は、こうした流れの中で、供給の安定性と経済性という観点から、石油代替エネルギーとして

の地位を確立してきました。電力炭輸送事業は、わが国の経済と人々の暮らしを支える石炭を安定的に輸送するという重要な責務を担っています。

### 電源別発電電力量の実績及び見通し



(注) 1.石油等にはLPG、その他ガス及び瀝青質混合物を含む。 出典:電気事業連合会  
2.四捨五入の関係で合計値が合わない場合がある。 原子力・エネルギー図面集2005-2006  
3.10電力計。一般電気事業者以外からの受電を含む。 平成17年度供給計画の概要  
4.グラフ内の数値は構成比(%)を示す。 (平成17年3月)他



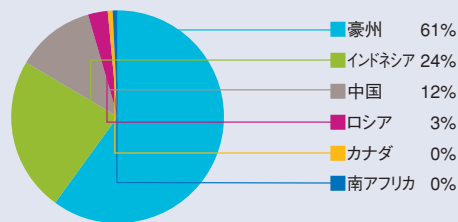
## 2 電力炭の輸入推移

日本の石炭火力発電所で使用される電力炭は、そのほぼ全量が海外から輸入されています。2004年度の電力炭輸入先の国別シェアでは、オーストラリアが61%と大部分を占め、インドネシアが24%、中国が12%、以下ロシア、カナダ、南アフリカと続いています。

電力炭の輸入量は、先の説明の通り供給の安定性・経済性から、年々数量が伸びてきています。2005年度は年間で80百万トン記録し、2001年度と比較すると4割近い伸びを見せております。

石炭の消費は、長期的には電源構成の比率では減少傾向にあるかもしれませんが、但し、電力量全体としては増加方向にあり、石炭ガス化等の技術革新も検討されていますので、数量そのものは微増傾向となるものと考えております。太陽光発電、風力発電もクリーンエネルギーとして注目され始めていますが、在来型の発電に比べると発電量やコストの面で定着するには時間が必要であり、コスト面での優位性を持つ電力炭への依存は当面続くものと思われま

2004年度 電力炭輸入先 国別シェア

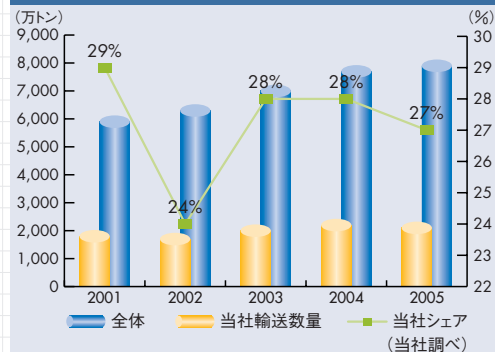


出典：テックスレポート 石炭年鑑2006

## 3 電力炭輸送における当社の地位

年々全体の輸送数量が増える中、当社も専用船契約を前提とした中長期契約を中心に着々と輸送量を伸ばしてきました。2001年度には輸送数量は17百万トンを割っておりましたが、2004年度には初めて20百万トン突破、シェアは常に30%に迫る水準を維持し、電力炭輸送では国内船社トップレベルの地位を確立しています。

電力炭輸送数量と当社シェア



## 4

### 「幅広浅喫水船」隊の充実 ～専用船契約の拡大～安定収益の確保

各電力会社の主要な石炭火力発電所は、環境問題、排水及び石炭の荷揚げ等を考慮して臨海地に建設されています。これらの発電所専用バースは、建設時期が比較的新しいため、地形に恵まれた天然の良港と異なり、水深が浅く、外海からの潮流や風などの影響も受けやすいなど、厳しい立地であることがほとんどです。こうした条件に合わせて投入されたのが、「幅広浅喫水船」と呼ばれる船型の船舶です。電力炭の輸入先からも分かるように、電力炭輸送船の航路はパナマ運河を経由する必要が無い船幅を広くし喫水を浅くした船型の採用が可能となります。当社では1980年代から、従来の汎用性を重視したバナマックス型に代え、「幅広浅喫水船」を逐次投入してきました。今後も、各電力会社の発電所港に最適な船型を追求し、「幅広浅喫水船」を中心とした船隊を構築していきます。こうした顧客のニーズに応える形での提案型営業を展開し、専用船契約を拡大して安定収益の確保を目指していきます。

# 産業の基礎となる 「鋼材」の輸送

鉄分が人体にとって必要不可欠な成分であるのと同じように、鉄は「産業のコメ」といわれ、産業革命以降私たちの生活を支える重要な金属になっています。その粗鋼生産量はしばしば国力を測る尺度に用いられていますが、現在世界の粗鋼生産量は年間11億トンを超え更に増加するものと予想されています。



鉄は、まずはその原料である鉄鉱石・石炭が各国の製鉄所に輸送されることから始まります。2005年の世界の鉄鉱石・石炭の輸入量は8億トン超で、鉄鉱石は豪州・ブラジル・インド、石炭は豪州が主な輸出国です。輸入された鉄鉱石・石炭（コークス）は製鉄所の高炉で高温で溶解、還元され、様々な工程を経て鉄鋼製品が出来上がるのです。

コイル・鋼板の積み付け



鋼管の積み付け

商船三井は、鉄鉱石・石炭などの原料輸送だけでなく、その加工品である鋼材の輸送にも長年積極的に参加しており、輸送する鋼材の種類はその用途によってパイプ、コイル、線材、鋼板など多岐に亘っています。様々な種類の鋼材をその形状や特性、更に船体の強度、安全性などを考慮し、効率的に積み合わせて輸送しています。また、原油価格の高騰を背景に、近年盛んな石油・天然ガスプロジェクトで使用するパイプ輸送にも携わっています。

更に、商船三井は鋼材輸送に最適な、オープンハッチ・ボックスシェイプ型バルカーに積極的に投資しています。開口部が広く、船倉が箱型になっているため、荷役スピードが速く積み付け効率が良いため、鋼材輸送に最も適した船型とされており、輸送中のダメージ防止にも貢献しています。



ワイヤーロッドの積み付け

ますます重要度を増す、産業の基礎となる鋼材の輸送の中心を担うために、商船三井はこれからも果敢に、そして積極的にチャレンジしていきます。

# TOPICS

## IR <積極的なIR活動と格付けの引き上げ>

2005年11月	日本IR協議会からIR優良企業大賞を受賞
2005年6月・11月	スタンダード&プアーズによる格付けが「BBB-」から「BBB」、ムーディーズによる格付けが「Baa2」から「Baa1」へそれぞれ引き上げ

## コンテナ船 <サービス網拡充とコンテナターミナルの開設>

2005年 8月	米国ジャクソンビル港にコンテナターミナルを新規開設することにつき、同港湾局と正式契約を締結
2005年 9月	当社定期コンテナ船共同運航組織「ザ・ニューワールドアライアンス」3社(商船三井・APL・現代商船)、協定延長で合意
2005年10月	「ザ・ニューワールドアライアンス」、「グランド・アライアンス」と主要航路で業務提携することで合意
2005年11月	欧州/南アフリカ航路の営業権をAPモラー・マースク社から買収する契約を締結

## 油送船 <船隊拡充>

2005年 9月	プロダクトタンカーの船隊整備決定 (2009年までにMR[Medium Range]型40隻体制へ拡充)
----------	---

## LNG船 <船隊整備と輸送事業拡大>

2005年5月 ~2006年4月	新造船8隻の竣工と、新規プロジェクトとしてカタールプロジェクト向け8隻、国内向け2隻、三國間輸送向け2隻の参画を決定
---------------------	--

## ロジスティクス <積極的な事業展開>

2005年 5月	(株)近鉄エクスプレスと戦略的業務・資本提携に合意
2006年 4月	貨物機運航会社「(株)ANA&JPエクスプレス」への出資

## CSR・環境

2005年 8月	地球温暖化防止のための「チーム・マイナス6%」への参加
----------	-----------------------------

## IRスケジュール / 2006年

7月14日(金)・15日(土)	「名証エキスポ」出展 (会場：名古屋市中小企業振興会館吹上ホール、名古屋証券取引所主催)
7月24日(月)	「福岡証券取引所 個人投資家向け合同会社説明会」出展 (会場：アクロス福岡)
8月 3日(木)	第1四半期決算発表
11月 9日(木)	中間決算発表
12月上旬	「中間報告書」発送
12月 *	「ノムラ資産管理フェア」出展予定 (会場：東京国際フォーラム、野村證券主催)

## 役員

(2006年6月22日現在)

### 取締役

代表取締役 取締役会長	鈴木 邦雄
取締役 副会長執行役員	北條 時尚
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 三郎
代表取締役 副社長執行役員	原田 英博
取締役 専務執行役員	薬師寺 正和
取締役 専務執行役員	萩原 節泰
取締役 常務執行役員	米谷 憲一
取締役 取締役	児玉 幸治
取締役 取締役	小島 邦夫
取締役 取締役	石倉 洋子

### 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	鏡 敏弘
常務執行役員	関 政志
常務執行役員	鈴木 修
常務執行役員	青木 陽一
常務執行役員	外園 賢治

常務執行役員	穴戸 敏孝
常務執行役員	西島 信雄
常務執行役員	安岡 正文
常務執行役員	武藤 光一
執行役員	西川 司
執行役員	田中 宏
執行役員	山本 竹彦
執行役員	佐藤 和弘
執行役員	喜多澤 昇哉
執行役員	湊 哲哉
執行役員	平塚 惣一
執行役員	渡辺 律夫

## 株券の電子化についてのお知らせ

株券の電子化が2009年6月までに実施<sup>※</sup>されます。  
 ※ 具体的な実施日は政令で決定されます。

上場会社の株券は電子化後無効になり、株主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ることになります。

**株券をお手元（自宅、貸金庫等）にお持ちの場合は、必ずご確認ください。**

**お手元の株券はご本人名義になっていますか？** ※ご家族の株券もご確認ください。

いいえ

### 名義書換をしてください。

ご本人以外の名義になっている場合は、**株主の権利を失うおそれがあります。**

- 名義書換については、お取引のある証券会社または株主名簿管理人にお問い合わせください。
- 証券会社を通じて証券保管振替制度をご利用いただく、ご本人による名義書換手続きが不要となります。

はい

### 株主の権利に影響はありません。

ご本人の名義になっている場合は、**株主の権利に影響はありません。**

ただし、株券の電子化実施後は、発行会社が開設する特別口座で管理されますがそのままでは株式の売買はできません。証券会社のご本人の口座に移す必要があります。

### 株券を証券会社にお預けの場合

株券を証券会社（証券保管振替機構）にお預けの場合は特段のお手続きは必要ありません。株主の権利は自動的に確保されます。また、これまでと同様に自由な売買が可能です。

詳しくは下記をご覧ください。

### 株券の電子化（株券ペーパーレス化）について

- 株券の取引等がより安全かつ迅速に行われることを目的として、2004年6月9日に「株券の電子化」（株券ペーパーレス化）に関する法律<sup>※</sup>が公布されました。  
 ※ 株式等の取引に係る決済の合理化を図るための社債等の振替に関する法律等の一部を改正する法律
- 上場会社の株券は、公布日から5年以内（2009年6月まで）の政令で定める一定の日に、一斉に電子化（ペーパーレス化）され無効<sup>※</sup>となります。  
 ※ 実施に際し、株券は無効となり回収されません。
- 株券をお手元にお持ちのまま、株券の電子化が実施された場合、株主の権利を保全するために発行会社が株主の口座（特別口座）を開設いたしますが、この口座は株式の流通（売買）を目的としないため、売買をする場合には株主が別途証券会社に口座を開設し、株式を移す必要があります。
- 特別口座は株券の名義人の氏名で開設されますので、お手元にお持ちの株券がご本人名義でない場合には、株券の電子化の実施前までに名義書換が必要です。  
 ※ 株券の電子化の実施日近くは、名義書換のお申込みで手続きが大変混雑することが予想されますので、お早めにご対応をお願いいたします。

### 日本証券業協会 証券決済制度改革推進センター

（証券受渡・決済制度改革懇談会事務局）<sup>※</sup>  
 TEL 03-3667-4500  
 ホームページ <http://www.kessaicenter.com/>

※ 懇談会は、わが国の証券決済制度改革の早期実現等を推進するため、1997年7月、業界横断的に関係者がメンバーとなって設置されたプロジェクト機関です。

本内容は、2006（平成18）年5月時点の会社法の施行を前提に作成しております。今後出される法律・政省令等により、内容が変更になる可能性がありますのでご注意ください。

## 株式に関するお手続きのご案内

以下のお手続きの詳しいご照会や必要な書類のご請求は、株主名簿管理人の三菱UFJ信託銀行の電話及びホームページで受け付けております。

- 単元未満株式の  
 買取請求（ご所有の単元未満株式を当社が買取る制度）  
 買増請求（ご所有の単元未満株式の数と併せて単元株式数となる数の株式をご請求により当社から買増しすることができる制度）
- 名義書換のご請求
- 株券喪失（紛失・盗難）のお届け
- 住所変更、住居表示変更のお届け
- 改姓・改名のお届け
- 配当金の口座振込のご指定、振込先変更のお届け
- お届印のご変更 など

三菱UFJ信託銀行 ☎0120-232-711（オペレーター対応） ☎0120-244-479（用紙ご請求専用）  
 ホームページ：<http://www.tr.mufj.jp/daikou/>  
 （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。）

## 株主メモ

配 当 金	期末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
株主名簿管理人	三菱UFJ信託銀行株式会社 東京都千代田区丸の内一丁目4番5号
同事務取扱場所	三菱UFJ信託銀行株式会社 証券代行部 東京都千代田区丸の内一丁目4番5号
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
同 取 次 所	三菱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 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）。 <a href="http://www.mol.co.jp/">http://www.mol.co.jp/</a> 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。



## 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	64,915,351,028円
従 業 員	881人（陸上600人 海上281人）
支 店	札幌・横浜・名古屋・大阪・神戸・九州
事 務 所	苫小牧、広島、モスクワ、ウラジオストク
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、フランス、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、韓国、ベトナム、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）275社／従業員8,351人



古紙/リサイクル率100%再生紙を使用しています。



環境に配慮した「大豆油インク」を使用しています。