

平成16年度

中間報告書

2004年4月1日から2004年9月30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、海運業界における激しい競争、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下さい。

MOL STEP* 中期経営計画

2004年度～2006年度

●連結財務数値目標 (前提：為替 ¥110/US\$、燃料油価 US\$150/MT)

	2004年度	2005年度	2006年度
売上高	10,200億円	10,600億円	11,100億円
営業利益	1,050億円	1,100億円	1,150億円
経常利益	1,000億円	1,050億円	1,100億円
当期純利益	550億円	570億円	640億円
売上高経常利益率	9.8%	9.9%	9.9%

株主資本 3,500億円 (2007年3月末)

株主資本比率 30% (2007年3月末)

船舶投資 117隻 4,900億円 (3年間総計)

コスト削減目標額 200億円 (3年間累計)

※2004年11月11日発表の2004年度の通期業績予想は、下記の業績推移に記載のとおりです。

*Mitsui O.S.K. Lines' Strategy towards Excellent and Powerful Group

業績推移

(億円)

●連結

	2004年度		2003年度
	通期予想	中間	通期
売上高	11,300	5,636	9,972
経常利益	1,600	742	905
当期(中間)純利益	920	469	553
期中平均為替(円/US\$)	105.00 (下期前提)	109.58	113.84

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16年度(2004年度)中間期の業績のご報告にあたりまして、ご挨拶申し上げます。

当中間期の連結業績は、売上高5,636億円、経常利益742億円、中間純利益469億円となり、いずれも中間決算としては過去の最高となった昨年度を大幅に更新いたしました。これを踏まえて、当期の年間配当金は、前期比4円増配となる1株当たり15円を予定しておりますが、当中間期に7円50銭の中間配当を実施することいたしました。

当中間期は、前年同期に比べ円高・燃料油高という経営環境の下、商船三井グループの主力事業であるコンテナ船事業と不定期専用船事業において、過去最高の売上高と経常利益を達成しました。コンテナ船事業では、各航路で荷動きが活況を呈するなか運賃修復が進み、採算性向上に寄与しました。また、不定期専用船事業では、活発な世界の経済活動を背景に、資源・エネルギー需要が底堅く拡大し、ドライバルク船や油送船部門では市況が極めて高い水準で推移しました。旺盛な貨物輸送需要に船の供給が追いつかないという状況が長期化するなか、原材料・エネルギーを安定した輸送コストで確保しようとする顧客側のニーズが高まり、それに応えることができた当社は、優良な中長期契約を数多く締結することができました。「MOL next」(エムオーエル ネクスト、2001年度(平成13年度)～2003年度(平成15年度)中期経営計画)で掲げた「経営資源を将来成長が期待できる分野に集中する」戦略が実を結び、積極的な船隊整備に沿った新しい船がこれら新規契約の獲得に十二分に活かされていると考えております。

なお、平成16年度(2004年度)より、連結グループ経営を更に促進し、監督責任をより明確にするために、事業部門を



代表取締役社長

芦田 昭充

改編しました。新しい事業部門ごとの概況は、5ページ「事業別概況」でご参照いただけます。

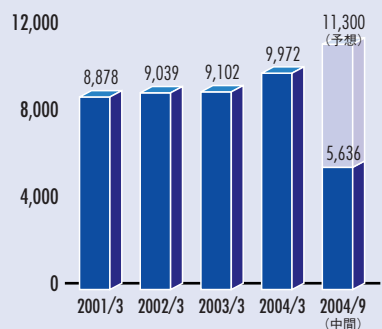
通期の連結業績予想については、本年8月に期初予想1,100億円から1,400億円に上方修正した経常利益を1,600億円に、また、期初予想620億円から800億円に修正した当期純利益を920億円に、更に一段の上方修正を行いました。これは、MOL nextの基本コンセプトを踏まえ、「成長」をメインテーマに据えて本年度よりスタートした中期経営計画「MOL STEP」(エムオーエル ステップ、2004年度(平成16年度)～2006年度(平成18年度))の当期の経常利益目標1,000億円をも大きく上回るものです。しかし、足元の好業績にいささかも慢心することなく、「特色のある世界最大の総合海運企業」を目指し、引き続き積極果敢に商船三井グループ経営の舵をきる所存です。

現在、商船三井グループは、連結売上高で1兆円、連結経常利益で1千億円を安定的に超える企業集団へと変貌を遂げつつありますが、海運という枠を越え、国内の有力企業ともより高いレベルで比肩できるよう、努力を続けて参ります。株主の皆様には変わらぬ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

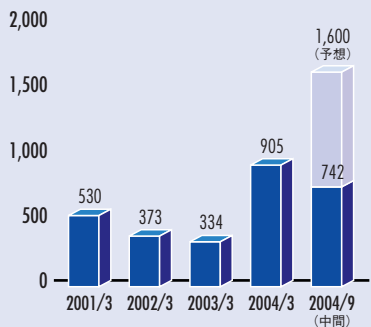
●売上高

(億円)



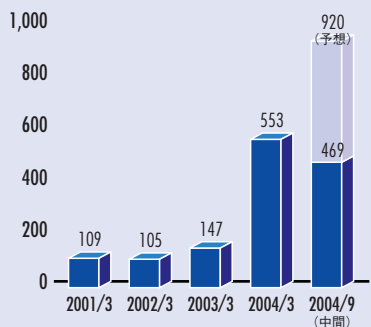
●経常利益

(億円)



●当期 (中間) 純利益

(億円)

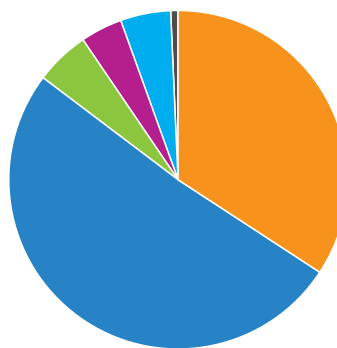


中間連結損益計算書 (要旨)

(百万円)

	当中間期 自 2004年4月 1日 至 2004年9月30日	前中間期 自 2003年4月 1日 至 2003年9月30日
経常損益の部		
売上高	563,632	482,859
売上原価、販売費及び一般管理費	490,477	444,495
営業利益	73,154	38,363
営業外収益	9,223	7,804
営業外費用	8,146	9,956
経常利益	74,231	36,212
特別損益の部		
特別利益	1,147	4,931
特別損失	2,474	6,338
税金等調整前中間純利益	72,904	34,805
法人税、住民税及び事業税	25,096	13,726
少数株主利益	875	445
中間純利益	46,932	20,633

事業別売上高構成比*



コンテナ船事業	1,925億円	34.2%
不定期専用船事業	2,882億円	51.1%
ロジスティクス事業	294億円	5.2%
フェリー・内航事業	225億円	4.0%
関連事業	268億円	4.8%
その他事業	40億円	0.7%

※「中期経営計画 MOL STEP」のスタートを機に、連結部門別損益管理体制の実態をより適切に反映した情報を提供するため、2004年度より上記の新しい事業区分へ再分類しております。

中間連結貸借対照表 (要旨)

(百万円)

	当中間期 2004年9月30日現在	前 期 2004年3月31日現在
資産の部		
流動資産	314,172	299,544
現金及び預金	35,395	45,947
受取手形及び営業未収金	145,818	119,476
有価証券	4,528	4,460
繰延及び前払費用	56,543	58,435
その他	73,509	73,321
貸倒引当金	△1,622	△2,096
固定資産	718,097	700,661
有形固定資産	483,289	477,620
船舶	347,268	335,728
土地	60,146	60,149
その他	75,875	81,742
無形固定資産	9,908	10,642
投資その他の資産	224,899	212,398
投資有価証券	151,474	146,505
その他	78,039	71,311
貸倒引当金	△4,615	△5,419
資産合計	1,032,270	1,000,205

	当中間期 2004年9月30日現在	前 期 2004年3月31日現在
負債の部		
流動負債	386,104	398,090
支払手形及び営業未払金	110,887	86,633
短期社債及び社債短期償還金	13,095	12,022
短期借入金	117,635	139,650
前受金	70,344	59,640
その他	74,140	100,143
固定負債	382,581	373,413
社債	42,663	40,264
長期借入金	285,756	270,755
その他	54,161	62,392
負債合計	768,686	771,503
少数株主持分	7,634	7,167
資本の部		
資本金	64,915	64,915
資本剰余金	43,918	43,934
利益剰余金	139,906	101,990
土地再評価差額金	2,271	2,267
その他有価証券評価差額金	21,958	25,435
為替換算調整勘定	△14,603	△14,475
自己株式	△2,417	△2,533
資本合計	255,949	221,534
負債、少数株主持分及び資本合計	1,032,270	1,000,205

中間連結キャッシュ・フロー計算書 (要旨)

(百万円)

	当中間期 自 2004年4月 1日 至 2004年9月30日	前中間期 自 2003年4月 1日 至 2003年9月30日
営業活動によるキャッシュ・フロー	41,388	55,760
投資活動によるキャッシュ・フロー	△17,564	△16,639
財務活動によるキャッシュ・フロー	△34,598	△42,915
現金及び現金同等物に係る換算差額	564	△221
現金及び現金同等物の期首残高	45,262	43,056
連結会社増減に伴う現金 及び現金同等物の増減額	78	390
現金及び現金同等物の中間期末残高	35,130	39,431

株主資本／株主資本比率



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 **1,925** 億円
 経常利益 **241** 億円



コンテナ船については、伸張著しい中国を中心とした世界景気の回復を背景に東西基幹航路をはじめ各航路とも荷動きは引き続き順調で、前年までに新造コンテナ船をアジア/北米航路に順次投入し同航路の大型化・高速化を実施したことも奏功し、積取量、運賃水準とも、前年同期を上回るものとなりました。堅調な荷動きによりコンテナターミナル業や運送代理店等の周辺事業も好調で、またコスト削減も順調に進展しており、コンテナ船事業全体の損益は前年同期を大きく上回りました。

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 **2,882** 億円
 経常利益 **486** 億円



ドライバルク船・自動車船

ドライバルク船部門では、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を基盤としつつ、中国の鉄鉱石輸入増を背景とした前年来のスポット市況の高騰が追い風となり、更に一部貨物において損益逆ザヤの原因となっていた積地の船混みが概ね解消したことも加わり、当中間期の損益は前年同期を大きく上回りました。自動車船部門についても、大型新造船の順次投入による運航効率化、輸送量の増加により当中間期の損益は前年同期を上回りました。

油送船・LNG船

原油、メタノール、LPG、LNG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貨物についても、中国や米国における需要の伸びを背景に市況は堅調に推移し、当中間期の損益は前年同期を上回りました。なお、今後大幅な成長が見込まれる中国向け市場に対応するため、中国の総合輸送会社(シノトランス社)とVLCC運航の合併会社を本年4月に設立し、中国顧客への営業を展開しております。

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 **294** 億円
 経常利益 **2** 億円



前年同期はSARS及びイラク戦争の影響等により航空貨物荷動き全般が打撃を受けましたが、当中間期はアジア市場向け輸出航空貨物を中心に取扱量が増加したことから、当中間期の損益は前年同期を上回りました。

フェリー・内航事業 (フェリー、内航海運業等)

売上高 **225** 億円
 経常利益 **8** 億円



フェリー事業では、台風の影響による欠航や国内の船舶燃料油価格の高騰が大きな損益圧迫要因となりましたが、荷動きは堅調で、更に各社におけるこれまでの合理化及びコスト削減が奏功し、損益は前年同期を上回りました。

関連事業 (客船事業、曳船業、不動産事業等)

売上高 **268** 億円
 経常利益 **9** 億円



客船事業において運航効率の向上や販売力強化といった施策により前年同期に比べ損益が改善し、また、曳船業、不動産事業なども堅調に推移しましたが、客船事業が不振で、関連事業全体の損益は前年同期を僅かながら下回りました。

その他事業 (船舶管理業等)

売上高 **40** 億円
 経常利益 **13** 億円



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、金融業などがあります。各事業の業績は概ね前年同期並みの損益となりましたが、金融業の損益が前年同期を下回ったことなどにより、その他事業全体の損益は前年同期を僅かながら下回りました。

中間単体損益計算書 (要旨)

(百万円)

	当中間期 自 2004年4月 1日 至 2004年9月30日	前中間期 自 2003年4月 1日 至 2003年9月30日
経常損益の部		
営業収益	454,010	378,928
営業費用	394,106	348,693
営業利益	59,904	30,235
営業外収益	3,809	4,930
営業外費用	4,152	5,595
経常利益	59,560	29,569
特別損益の部		
特別利益	441	702
特別損失	1,199	6,177
税引前中間純利益	58,803	24,095
法人税、住民税及び事業税	21,124	9,225
中間純利益	37,678	14,870
前期繰越利益	45,628	16,489
自己株式処分差損	12	10
中間未処分利益	83,294	31,349

中間単体貸借対照表 (要旨)

(百万円)

	当中間期 2004年9月30日現在	前期 2004年3月31日現在
資産の部		
流動資産	263,621	237,856
固定資産	360,046	365,007
資産合計	623,668	602,864
負債の部		
流動負債	274,663	271,172
固定負債	121,390	132,051
負債合計	396,054	403,224
資本の部		
資本金	64,915	64,915
資本剰余金	43,886	43,890
利益剰余金	101,951	72,809
その他有価証券評価差額金	18,920	20,131
自己株式	△2,060	△2,107
資本合計	227,613	199,639
負債及び資本合計	623,668	602,864

株式の状況 (2004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	議決権比率:%
政府・地方公共団体	2	0.00
金融機関	196	53.90
証券会社	278	0.74
その他法人	905	5.53
外国法人等	633	27.02
個人、その他	113,020	12.81
自己名義株式	1	0.00
合計	115,035	100.00

■ 大株主の状況

株主名	当社への出資状況	
	持株数:千株	議決権比率:%
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社	179,433	15.26
日本マスタートラスト信託銀行株式会社	102,774	8.74
三井住友海上火災保険株式会社	58,180	4.95
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	43,251	3.68
株式会社三井住友銀行	41,577	3.54
資産管理サービス信託銀行株式会社	38,963	3.31
株式会社みずほコーポレート銀行	19,930	1.70
UFJ信託銀行株式会社	18,855	1.60
日本生命保険相互会社	16,717	1.42
ザチェースマンハッタンバンクエヌエイロンドン	16,071	1.37

(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。

お客様の幅広いニーズに対し、高付加価値サービスを提供する

世界に広がる ロジスティクス・ネットワーク



1 商船三井のロジスティクス事業

商船三井のロジスティクス事業は、商船三井グループのお客様が、その販売戦略または生産戦略に沿った最適物流（即ち「ロジスティクス」）を構築できるよう、高付加価値サービスを提供することを目的としています。また、ロジスティクス事業の強化は商船三井の定期船や自動車船の競争力の向上のためにも不可欠と考えております。

2 商船三井のロジスティクス・ネットワーク

商船三井は「MOL Logistics」ブランドの下で、ネットワークを核としたロジスティクス事業展開を進めており、現在「MOL Logistics」を冠する会社は世界中で14社を数えています。

このほかに、主に特定の国、地域、あるいはお客様に対してサービスを提供している会社も数多く存在し、これらを全て含めると、商船三井グループで現在延べ53カ国162拠点、総従業員数約2,500人を数える一大ネットワークになります。

3 OCBへの取り組み

アジアで生産された商品を、米国の小売業者など買い付け側がハブポート（集積港）に集めてコンテナ単位に混載し、自らの責任で輸入し仕向地まで運ぶ仕組みを「買い付け物流」といい、商船三井ではそのサービスをOCB（Ocean Consolidation Business）と呼んでいます。その「コンソリデーター（混載業者）」の役割をロジスティクスサービスの一環として提供し、その強化を図っております。

このOCBを支援するため、荷物の発注から配送まで、また、コンテナ単位のみならずSKU（Stock Keeping Unit＝保管時の最小単位）まで、一連の動きに伴った各種情報を瞬時にお客様に提供できるWebsiteベースの「STARLINK」システムを用意しております。



STARLINK

4 中国への取り組み

成長著しい中国マーケットにおけるロジスティクス事業の担い手の中心は「上海華加国際貨運代理有限公司」(Shanghai Huajia=MOL Logistics (China))です。上海本社のほか、5支店、6事務所を開設しており、更に拠点を拡充してゆく予定です。

MOL Logistics (China)はロジスティクスに係わる全てのライセンスを有し、様々なお客様のニーズに対応するワンストップサービスを提供しているほか、本年7月末には上海の外高橋保税物流園区(Waigaoqiao Bonded Logistics Zone)内にMOL Logistics (WBLZ)を設立し営業を開始しました。

5 商船三井のロジスティクス戦略の特徴

一部の海運会社は、総合物流事業の拡大を第一の戦略と位置付け、世界各国でアセットの整備を進めておりますが、商船三井のロジスティクスサービスは「マーケット・イン」を重視します。

「マーケット・イン」とは「先ず自社のアセットありき」の考え方ではなく、先ずお客様のロジスティクス・ニーズを汲み取り、ソリューションを提供してゆくことです。それを実現するための道具としてのアセット(倉庫・トラック・コンテナデポなど)に関しては、必要に応じて都度整備すべきものと考えております。

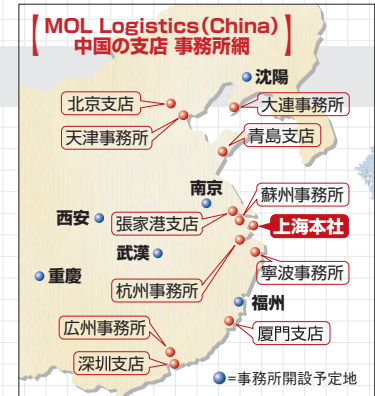
現在、お客様の幅広いニーズに応えてゆくために必要不可欠な「ヒト」「ネットワーク」「システム」の整備を着々と進めています。

「ヒト」については、それぞれの地域事情に精通した現地スタッフを積極的に配置してグローバル化を推し進めております。

「ネットワーク」については、“MOL Logistics”ブランドを通

その他にも、商船三井の出資する上海龍飛国際物流有限公司(Shanghai Longfei)が日中間を中心としたサービスでお客様より信頼をいただいております。

また、香港・南中国においてはMOL Logistics (H.K.)が沙田地区に物流センター、塩田港に保税倉庫を開設して総合物流サービスを展開しています。



じ、航空・海上フォワーディングのみならず、コンソリデーション(混載)などの付加価値の高いサービスをワンストップで提供できるネットワークを拡充中です。

更に「システム」については、前述のSTARLINKをベースにお客様ごとのニーズに適したシステム構築を行うとともに、今後はWMS (Warehouse Management System=倉庫管理システム)とのシステム統合などを検討してゆきます。



上海外高橋保税物流園区商船三井物流有限公司 (MOL Logistics (WBLZ) Co., Ltd.)

味と品質を守る

ワイン、世界から日本へ

1970年、大阪万博の開催をきっかけに第1次ワインブームが始まり、以来、何回かのブームを経て、今日、ワインは我々にとって手軽に味わえる大変身近なアルコール飲料となってきたといえます。

更に、ワインの知識を深めようとワインアドバイザーやソムリエの資格を取得する人々も年々増加傾向にあります。ワインのある生活が当たり前となった今、何気なく飲んでいるワインがどのように皆様のもとへ届けられるのかご存知でしょうか。

ワイン造りの発起人はメソポタミア先住民のシュメール人

メソポタミアの先住民、シュメール人の遺跡で発掘された彩文土器よりワイン造りの始まりは約8000年前と推定されています。その後ワインが一般化したのは紀元前1500年頃、エーゲ海諸島が発祥の地となりギリシャ、イタリアへと広がりをみせ、紀元前600年頃にはフェニキア人により南仏マルセイユに広まりました。

今日では、ワイン生産国は世界中に拡がり、その数は60カ国にも上っています。ご存知のとおり、フランス、イタリア、ドイツ、チリ、アルゼンチン、オーストラリア、アメリカ等がワインの主要生産国として挙げられており、日本は、生産国である一方、各国より大量のワインを輸入しております。

輸入ワイン

日本人の食生活が洋風化することによって、ワインの需要もそれに合わせて伸びてきました。日本へのワインの輸入数量は、年間16万5千キロリットルと国産ワインの生産量を含めた国内出荷量全体の約6割を占めています。また、現在の日本人のワインの年間消費量は一人当たり2.5リッ

トルと、世界一のワイン消費量を誇るフランス（一人当たり年間60リットル）と比較すると依然低い水準ではありますが、高級志向の消費者の増加やライフスタイルの変化によるワインの需要の高まりが今後の消費量の伸びに繋がっていくものと期待されております。

わが社のサービス

商船三井において、ワイン輸送は、各船積港のコンテナターミナルで既にワインが積まれたコンテナをお引き受けする海上輸送のみの場合に加えて、トラックにてワイナリーへ空コンテナを持って行き、そこからワインを船積ターミナルへ運送するという内陸輸送も含めてお引き受けするサービスを展開しております。通常、ワインに最適な温度は13℃～15℃といわれており、断熱性・保温性・気密性に優れているリーファー（冷蔵）コンテナで主に輸送されておりますが、通常のドライコンテナでの輸送も可能です。ワインは振動や温度によって味や品質が変わりやすい大変敏感な製

品のため、海上輸送する際には細心の注意を払っております。海上輸送は長旅を強いられるので、ドライコンテナでの輸送の場合、アンダーデッキ（船倉内）で、エンジンルーム等熱を発生する部分から離して積み付けることが不可欠の条件となります。このような点を守ることで良質なワインのお届けを可能にします。五大陸から遥々日本へやってくる美味しいワインを是非一度ご賞味下さい。商船三井は長年培ったノウハウを生かし、皆様の声をお聞きしながら、そのニーズに合わせたより良い、より安全なサービスの提供をモットーに、更なるサービスの向上に努めて参ります。

TOPICS

トピックス

IR

8月
10月
10月
11月

当社株式、厚生年金基金 コーポレート・ガバナンスファンドに組み入れ
ディスクロージャー(情報開示)優良企業選定制度において運輸部門トップの評価を得る
スタンダード&プアーズによる当社格付け、「BB+」から「BBB-」に格上げ
ムーディーズによる当社格付け、「Ba1」から「Baa2」に格上げ

コンテナ船

4月
5~10月
7・9月
8月

大型新造コンテナ船12隻の発注を決定
中国・インドネシア・ニュージーランドに於ける当社拠点拡充
中国現地法人MOL(China) Co., Ltd. 瀋陽・泉州・温州常駐事務所、南京・大連支店を開設
インドネシア代理店 PT Mitsui O.S.K. Lines Indonesiaスラバヤ支店、スマラン支店を開設
Mitsui O.S.K. Lines (New Zealand) Ltd.を設立

定航サービス網拡充

4~10月

北米航路、日本/香港・海峡地航路などでサービス拡充
中国-東南豪州航路、南中国-欧州航路、
北中国-釜山-北米西岸航路、南中国-中東航路に新ループ開設
北米東岸-南米東岸 直行航路、ベトナム・ハイフォン-香港航路、
アジア-ポートルイス・レユニオン・タマタベ航路などを開設

自動車船

7月
7月
8月

風圧抵抗軽減や燃料油流出対策等の技術を取り入れた新型自動車船シリーズ第一船竣工
(株)商船三井、日本郵船(株)、中国広州港での自動車船荷役の技術供与契約書に調印
(株)ゼロ・住友商事(株)・(株)商船三井・中信物流有限公司、中国で完成車輸送合弁会社を設立

不定期船

8月
9月

世界最大級天然ガスプラントプロジェクトであるサハリンIIプロジェクト向け機材輸送を受注
住友金属工業(株)と新造大型鉦石船23万トン型を含む5隻の新造船による中長期輸送契約を締結

油送船

1~12月
3月
4月

プロダクトタンカー船隊拡充(9隻が相次いで竣工)
パナマでデュバイのTRADING AGENCY社とVLCC運航合弁会社を設立
中国でシノトランス社とVLCC運航合弁会社を設立

LNG船

6月
7月

伊藤忠商事(株)・(株)商船三井、アルジェリアとLNG輸送合弁会社を設立
オマーン国LNGプロジェクト向けLNG船4隻の契約調印

ロジスティクス

4月

上海外高橋保税物流園区商船三井物流有限公司を設立

グループ事業

10月

ダイビル(株)を株式の公開買付により連結子会社化

役員 (2004年9月30日現在)

取締役

代表取締役取締役会長 ——— 鈴木 邦 雄
代表取締役副会長 ——— 北 條 時 尚
代表取締役社長 ——— 芦 田 昭 充
代表取締役副社長 ——— 佐 藤 博 之
取締役副社長 ——— ジョージ・ハヤシ
専務取締役 ——— 相 良 雅 雄
常務取締役 ——— 原 田 英 博
常務取締役 ——— 加 藤 敏 文
取締役 ——— 椎 名 武 雄
取締役 ——— 児 玉 幸 治
取締役 ——— 小 島 邦 夫

監査役

常勤監査役 ——— 大 滝 和 男
常勤監査役 ——— 小 林 正 夫
監査役 ——— 佐 藤 恭 一
監査役 ——— 堀 田 健 介

執行役員

専務執行役員 ——— 岩 田 誠
専務執行役員 ——— 小 出 三 郎
常務執行役員 ——— 薬 師 寺 正 和
常務執行役員 ——— 鏡 敏 弘
常務執行役員 ——— 萩 原 節 泰
常務執行役員 ——— 岡 井 和 一
執行役員 ——— 関 政 志
執行役員 ——— 鈴 木 修
執行役員 ——— 外 園 賢 治
執行役員 ——— 米 谷 憲 一
執行役員 ——— 穴 戸 敏 孝
執行役員 ——— 大 森 茂 士
執行役員 ——— 西 島 信 雄
執行役員 ——— 青 木 陽 一
執行役員 ——— 安 岡 正 文
執行役員 ——— 武 藤 光 一

アンケートのお願い >>>

株主の皆様には、日頃からご支援を賜りお礼申し上げます。
当社では、株主の皆様からご意見・ご要望をお伺いし、
今後のIR活動や情報発信に活かしてまいりたいと存じます。
お手数ではございますが、同封のアンケートハガキの質
問事項にご回答の上、ご投函いただきますようお願いいた
します。

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 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 〒137-8081 東京都江東区東砂七丁目10番11号 ☎ 0120-232-711
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。



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
本 資 本 金	64,915,351,028円
従 業 員	904人 (陸上601人 海上303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 及 び	米国、メキシコ、パナマ、ブラジル、チリ、オランダ、英国、オーストラリア、
海 外 事 務 所	ベルギー、ドイツ、フランス、南アフリカ、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、アラブ首長国連邦、 カタール、オマーン

R100

当社の100%再生紙を使用しています