

平成15年度

報告書

2003年4月1日から2004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仕組みを構築して、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制限なく含んでいません。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。

ごあいさつ

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15年度(2003年度)の業績のご報告にあたりまして、ご挨拶申し上げます。

当期の連結業績は、売上高9,972億円、経常利益905億円、当期純利益553億円となり、円高・燃料油高という経営環境下においてなお、過去の最高記録を更新いたしました。また、平成13年(2001年)4月よりスタートした3か年経営計画「MOL next」(エムオーエル ネクスト)で掲げた最終年度の利益目標及び財務数値目標を全て達成することができました。当期純利益は過去最高であった前期(147億円)を大きく上回り、また中間決算時に目標とした420億円をも133億円上回る業績となりましたので、当期3月末の配当金は1株当たり7円(うち、1円は当社創業120周年の記念配当)とさせていただきます。これにより年間配当金は、当期に初めて実施しました中間配当金4円と合わせ、1株につき11円(前期より6円増配)となります。

このように、当期において大幅な増益となりましたのは、MOL nextで掲げた成長戦略と競争力強化戦略にグループをあげて取り組み、それが成果を上げたことがあげられます。加えて、当期は、コンテナ船舶部門の各航路で荷動きが増大し、運賃修復が進んだこと、急激な経済発展

MOL next* 達成状況

●MOL next*目標数値/2003年度実績(連結)

	MOL next目標数値	2003年度実績
売上高	10,000億円	9,972億円
経常利益	660億円	905億円
当期純利益	340億円	553億円
1株当たり当期純利益	28円	46円
ROE	15.0%	28.7%
ROA	4.0%	6.4%
株主(自己)資本比率	20.0%	22.2%
有利子負債残高	6,000億円	4,916億円

為替前提 110円/US\$ 期中平均為替 113.84円/US\$
燃料油価前提 US\$120/MT 期末為替 105.69円/US\$
平均燃料油価 US\$178/MT

●2003年度売上・利益実績 (単体)

売上高	7,917億円	当期純利益	406億円
経常利益	792億円	1株当たり当期純利益	33円

* Mitsui O.S.K.Lines' new expansion target



を遂げつつある中国が、鉄鉱石、石油の輸入を拡大したことにより、ドライバルク市況が大幅に上昇し、タンカー市況も年間を通じて好調であったことなど全般的に海運市況が良好に推移したことも業績向上に寄与しました。

MOL nextでは、営業損益改善策、コスト削減策を中心とした国際競争力の強化とグループ収益力改善を目標とした平成6年度(1994年度)から平成12年度(2000年度)まで3次にわたるそれまでの経営計画を踏まえつつ、より「成長と拡大」に軸足を移し、規模並びに利益の拡大に取り組んで参りました。お陰さまでこうした戦略が実を結び、最終年度におきまして当初の計画を損益面で大幅に上回り、目標を達成することができました。本年3月に発表した新中期経営計画「MOL STEP」(エムオーエル ステップ)では、MOL nextの基本戦略を継承しつつ、「成長」をメインテーマに「特色のある世界最大の総合海運企業」を目指します。平成21年度(2009年度)につらなる次なるステージでの一段の飛躍を目指し、MOL STEPではグループの力を結集して、より強固な営業基盤・財務基盤づくりに傾注する所存です。

リスクを見極め、いかなる大型ビジネスにも積極果敢に挑んでいけるような「強い会社=エクセレント・カンパニー」への道のりはまだ緒についたばかりと申せましょう。変化するビジネス環境の中で機敏にチャンスをとらえつつ、慎重なリスク・コントロールにより持続的な成長を続け、「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」の実現を目指して参りますので、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。

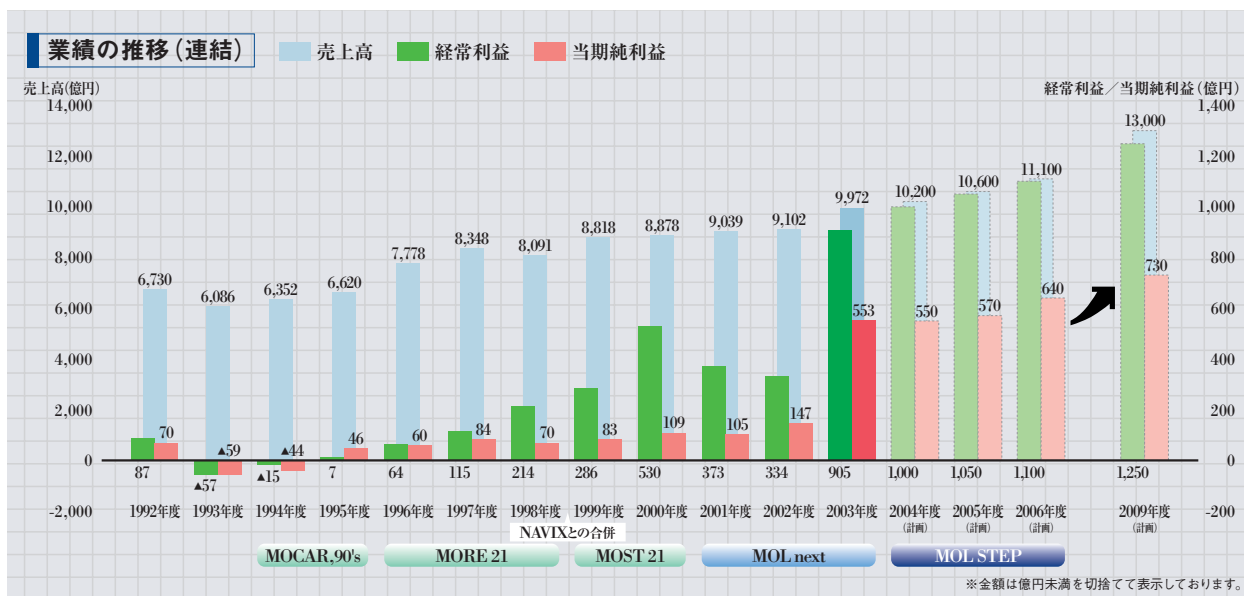


代表取締役社長

芦田 昭充

代表取締役副社長

鈴木 邦雄



MOL STEP

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

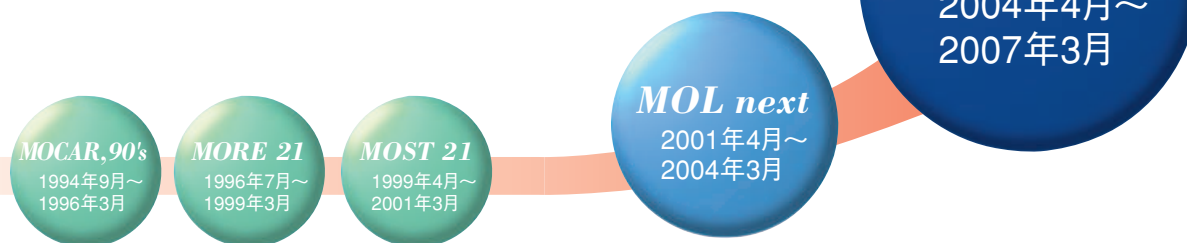
「成長」-特色のある世界最大の総合海運企業へ

当社はボーダーレスな大競争時代を勝ち抜くため、1994年に創造的改革委員会を発足させ、当社及びグループ会社の国際競争力の強化、エネルギー輸送等成長分野への重点投資、機動的な組織の見直しを実施するため、段階的に目標設定とレビューを行い、フェーズ1「MOCAR,90's」、フェーズ2「MORE 21」、フェーズ3「MOST 21」と取り組んできました。

1999年度を初年度とする3ヵ年経営計画「MOST 21」は、当初の計画より1年前倒しで目標を達成したことから、2001年4月、「成長と拡大」に軸足を移して、新たに「MOL next」を策定。計画最終年度の2004年3月期の経常利益は、目標660億円を上回る905億円となり、その他の目標数値も売上高がわずかに及ばぬ他は全て達成しました。2004年、「MOL next」を引継ぎ、2006年度までの3ヵ年をカバーする新中期経営計画「MOL STEP」を策定しました。

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

MOLグループ成長のシナリオ >>>



長期ビジョン

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

MOL STEPでは、長期ビジョンを「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」と掲げ、2004年4月から2007年3月までの3カ年の年度別財務数値目標とともに、6年後の数値目標も設定しました。MOL STEPは、数値目標を達成するための3つの基本戦略に沿った3カ年の行動計画です。安全運航・環境対策の強化についても従来同様取り組んで参ります。

MOL STEPの基本戦略>>>

競争力 強化戦略

成長を
可能とするために

安全運航・環境対策

成長戦略

拡大する世界の海運
マーケットに向けて

企業体力 増強戦略

あらたな成長ステージ
でのジャンプに備えて

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	2009年度
売上高	10,200億円	10,600億円	11,100億円	13,000億円
営業利益	1,050億円	1,100億円	1,150億円	1,310億円
経常利益	1,000億円	1,050億円	1,100億円	1,250億円
当期純利益	550億円	570億円	640億円	730億円
売上高経常利益率	9.8%	9.9%	9.9%	9.6%

※2004年5月13日発表の2004年度の通期連結業績予想は、売上高:10,500億円、営業利益:1,150億円、経常利益:1,100億円、当期純利益:620億円(前提 為替: ¥110/US\$, 燃料油価: US\$180/MT)となっております。

成長戦略

拡大する世界の海運

海運事業への積極投資—成長分野への重点資源配分による特色ある事業ポートフォリオを目指して

1. 資源・エネルギー輸送分野

更なる拡大により世界一のポジションを揺るぎないものにする

2. 製品輸送事業分野(コンテナ・自動車・ロジスティクス)

多様化する顧客ニーズに応え、市場拡大にあわせ成長する

船舶投資総計： **243**隻 **1兆1,600**億円 (2004年度～2006年度:117隻、4,900億円)
(2007年度～2009年度:126隻、6,700億円)

競争力強化戦略

成長を可能とするために

1. 顧客指向の営業力強化

顧客ニーズへの組織横断的取り組み、顧客満足度を高める特色あるサービスの強化、新規物流ニーズへの積極的対応

2. コスト競争力強化

3年間累計200億円のコスト削減と組織・業務プロセス改善による付加価値向上

3. 高品質サービス提供

安全運航技術の維持・開発と業界トップレベルの環境対策、技術力を生かした新船型開発により省エネ・荷役効率の向上

連結コスト削減計画

(億円)

	2004年度	2005年度	2006年度	合計
営業部門主体 運航費、コンテナ経費等	40	35	35	110
管理部門主体 船舶経費、一般管理費、運転利息等	25	30	35	90
合計	65	65	70	200

マーケットに向けて

世界の伸張著しい
マーケットにおける
商権の拡大

1. 中国のマーケット

資源エネルギー、自動車、製品輸出等拡大するあらゆる海運ビジネスチャンスへの参画

2. 欧米マーケット

高品質サービスの提供と営業力強化を通じた顧客ベースの拡大

3. エマージングマーケット

インド、ロシア等今後の発展が期待される市場における商権確保

企業体力
増強戦略

あらたな成長ステージでの ジャンプに備えて

1. 財務体質強化

3年間の純利益の積み上げによる株主資本の充実

2. グループ経営進展

グループ事業の収益力とコスト競争力強化

3. 人的資本の充実

国際競争力あるプロフェッショナル集団を育成

連結財務数値目標

	2004年 3月末 (実績)	2007年 3月末	2010年 3月末
株主資本	2,215億円	3,500億円	5,200億円
株主資本比率	22%	30%	45%
ギアリングレシオ*	222%	120%	65%

為替（実績/前提）

¥105.69/US\$

¥110/US\$

¥110/US\$

※有利子負債÷株主資本

世界の鉄鋼業界を支える

世界最大の ケープ船隊

増大する鉄鋼原料荷動きと、30隻の新造船整備計画



1 「鉄鋼原料」とは

当社の鉄鋼原料船部門は、鉄鋼の原料となる鉄鉱石・石炭を、お客様である国内外の製鉄所向けに輸送しています。

製鉄所は、鉄鉱石を高温で溶かし、鉱石中の酸素やその他の余分な成分を除いて鉄分だけを取り出し、鉄を作っています。石炭(原料炭)は、溶鉱炉内の温度を上げるための熱

源として使用されます。溶鉱炉から取り出された鉄は“銑鉄”と呼ばれますが、銑鉄1トンを生産するためには、1.5~1.7トンの鉄鉱石、0.8~1.0トンの原料炭が必要となります。銑鉄から炭素と不純物を取り除くと、粘りのある強靱な鉄鋼に変わり、自動車の部品などへと加工されていきます。

2 変貌する世界の鉄鋼勢力図

もともと欧州が中心であった鉄鋼生産は、18世紀から19世紀にかけて欧州からロシアと米国に鉄鋼技術が移転され、第2次大戦後には日本での発展が始まりました。20世紀末からは、主要先進国の鉄鋼業が成熟する中、韓国・中国及びインドなどのアジアの国々での発展がそれに続きました。

現在、世界全体では約9億トンを超える鉄鋼が生産されており、近い内に10億トンの水準に到達するものと予想されています。中でも注目すべきは、中国が急激に鉄鋼生産量を増大させており、現在では世界シェア20%を超える世界最大の鉄鋼生産国へと急成長した点です。

3 中国を牽引車に増大する世界の鉄鋼原料荷動き

① 1年間で15%の荷動き増加を見込む

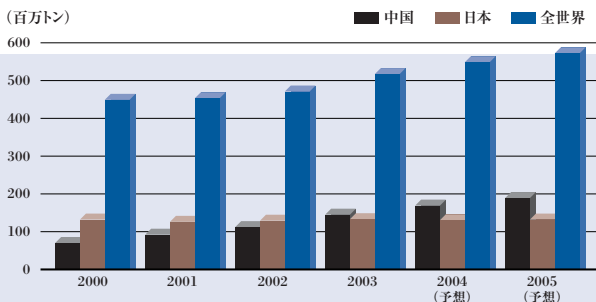
現在、ドライバルク(乾貨物)の世界海上荷動き量の年間総量は20億トンを超えています。その内、鉄鋼原料となる鉄鉱石と原料炭の荷動き量は約7億トンと全体の3分の1を占めており、荷動き量は急増しています。

中でも、中国の旺盛な鉄鋼需要に支えられて、同国の鉄鉱石輸入量は急伸中。2000年の7千万トンから2003年は約1億5千万トンと倍増、更に2005年には2億トンが見込まれ、5年間で同国輸入量は約3倍近くまで続伸しています。その結果、2005年鉄鋼原料(鉄鉱石と原料炭)世界海上荷動き量は、現在の7億トンから15%増加した、約8億トンが予想されています。

② 遠距離輸送の増加により船腹需要逼迫

2002年の日本の鉄鉱石輸入量は約1億3千万トン。57.5%を豪州、19.4%をブラジル、12.0%をインドから輸入しています。一方、輸入量急伸中の中国では、全体の25%をブラジルから輸入しています。中国による遠距離ソースからの鉄鉱石海上荷動き増加が、1航海平均日数の増加に繋がり、船腹需要に拍車を掛ける結果となっています。

【鉄鉱石輸入量】



(テックス・レポート社データを基に当社にて作成)

4 支配船隊拡大計画 (30隻の新造船を整備)

鉄鋼原料はケープサイズという大型ばら積船(貨物積載量10万~20万トン)で輸送されています。商船三井は、世界中に存在するケープサイズ船約600隻の内、10%を超える60隻余を常時運航する世界最大のケープサイズ・オペレーターです。年間の輸送量は日本の製鉄所向けに約6千万トン、海外の顧客向けに約2千万トン、合計8千万トンの輸送を担っております。

しかし更なる鉄鋼原料荷動きの増加、船舶需給の逼迫に

備える必要性から、2004年度からの新中期経営計画「MOL STEP」では、30隻以上の新造船整備を行います。

支配船隊の充実・拡大を図り、年間の輸送規模を現在の25%増、1億トンにまで伸ばすことを目標としています。既に、日本の製鉄所のみならず、中国や韓国の手製鉄所との間で新造船投入による長期輸送契約を新たに締結、規模・収益両面で世界一のケープサイズ・オペレーターとなる、という目標に向けて着実に歩みだしております。

連結業績と事業別の概況

当期の連結業績は、売上高9,972億円(前期比9.6%増)、営業利益921億円(同103.1%増)、経常利益905億円(同171.1%増)、当期純利益は553億円(同276.6%増)と前期比で大幅な増収増益となりました。当社グループの主力である外航海運業の概況は、11ページをご参照ください。

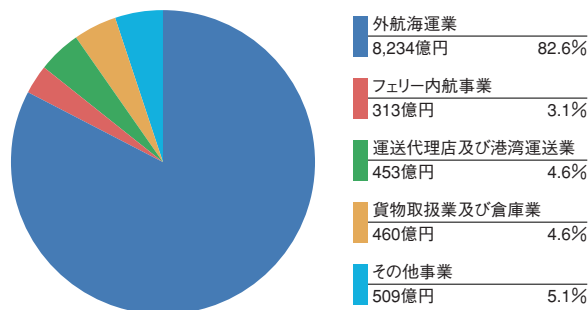
フェリー事業においては、他社との共同配船による効果に、各社での合理化及びコスト削減効果が奏功し、損益は前期比大幅に改善しました。内航事業では、昨年6月に商船三井フェリー(株)の内航不定期船部門をナビックス内航(株)に統合し、新たに商船三井内航(株)として事業展開しており、損益は前期比改善しました。

運送代理店及び港湾運送業では、中国を中心とするアジア発の好調な荷動き及び基幹航路の運賃修復効果に支えられ、また、コスト削減等の合理化策が寄与し、前期比で損益は改善しました。

貨物取扱業及び倉庫業では、当社において、昨年6月に従来の「物流事業室」を「ロジスティクス事業部」に改編し、グループ全体のロジスティクス事業にかかわる事業戦略の立案推進機能を当社へ集約強化し、航空貨物取扱における中国強化などを推し進めました。SARS及びイラク戦争の影響や、不採算事業の撤退により減収となりましたが、上記対策に加え、コスト削減策も奏功し、損益は前期より改善しました。

その他事業においては、商社事業は新造船竣工による取扱高の増加により損益は前期比改善しましたが、建設業で受注工事の減少により減収減益となり、その他事業全体では前期比で損益は悪化しました。

事業別売上高構成比



※金額は億円未満を切捨てて表示しております。

連結損益計算書(要旨)

(百万円)

	当期	前期
	自 2003年4月 1日 至 2004年3月31日	自 2002年4月 1日 至 2003年3月31日
経常損益の部		
売上高	997,260	910,288
売上原価及び一般管理費	905,133	864,932
営業利益	92,126	45,356
営業外収益	17,540	11,718
営業外費用	19,111	23,669
経常利益	90,556	33,404
特別損益の部		
特別利益	12,097	6,330
特別損失	12,878	14,621
税金等調整前当期純利益	89,775	25,114
法人税、住民税及び事業税	35,346	10,871
法人税等調整額	△2,151	△1,434
少数株主利益	1,190	967
当期純利益	55,390	14,709

連結キャッシュ・フロー計算書(要旨)

(百万円)

	当期	前期
	自 2003年4月 1日 至 2004年3月31日	自 2002年4月 1日 至 2003年3月31日
営業活動によるキャッシュ・フロー	114,592	82,875
投資活動によるキャッシュ・フロー	354	△50,712
財務活動によるキャッシュ・フロー	△110,861	△27,264
現金及び現金同等物に係る換算差額	△2,329	△1,691
現金及び現金同等物の増減額	1,756	3,206
現金及び現金同等物の期首残高	43,056	39,737
連結会社増減に伴う現金及び現金同等物の増減額	448	113
現金及び現金同等物の期末残高	45,262	43,056

連結貸借対照表 (要旨)

(百万円)

	当期 2004年3月31日現在	前期 2003年3月31日現在
資産の部		
流動資産	299,544	289,644
現金及び預金	45,947	43,346
受取手形及び営業未収金	119,476	118,886
有価証券	4,460	4,961
繰延及び前払費用	58,435	49,993
その他	73,321	74,931
貸倒引当金	△2,096	△2,474
固定資産	700,661	756,966
有形固定資産	477,620	569,234
船舶	335,728	418,681
土地	60,149	60,811
その他	81,742	89,741
無形固定資産	10,642	8,932
投資その他の資産	212,398	178,800
投資有価証券	146,505	120,583
その他	71,311	63,354
貸倒引当金	△5,419	△5,136
資産合計	1,000,205	1,046,611

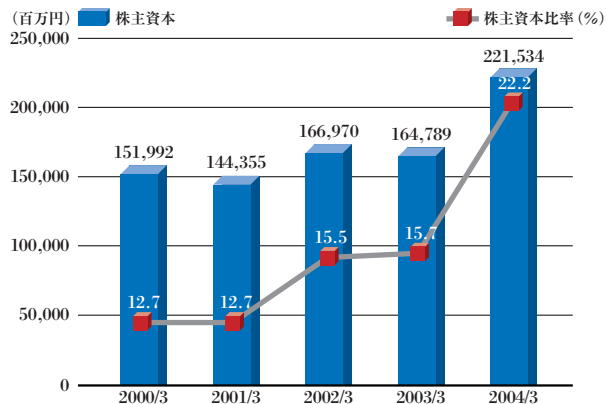
	当期 2004年3月31日現在	前期 2003年3月31日現在
負債の部		
流動負債	398,090	423,837
支払手形及び営業未払金	86,633	88,296
短期社債及び社債短期償還金	12,022	22,512
短期借入金	139,650	161,544
前受金	59,640	51,644
その他	100,143	99,839
固定負債	373,413	450,292
社債	40,264	36,874
長期借入金	270,755	358,714
その他	62,392	54,702
負債合計	771,503	874,130
少数株主持分	7,167	7,692
資本の部		
資本金	64,915	64,915
資本剰余金	43,934	43,887
利益剰余金	101,990	56,468
土地再評価差額金	2,267	2,230
その他有価証券評価差額金	25,435	7,035
為替換算調整勘定	△14,475	△8,054
自己株式	△2,533	△1,693
資本合計	221,534	164,789
負債、少数株主持分及び資本合計	1,000,205	1,046,611

連結剰余金計算書 (要旨)

(百万円)

	当期 自 2003年4月 1日 至 2004年3月31日	前期 自 2002年4月 1日 至 2003年3月31日
資本剰余金の部		
資本剰余金期首残高	43,887	43,886
資本剰余金増加高	47	0
資本剰余金期末残高	43,934	43,887
利益剰余金の部		
利益剰余金期首残高	56,468	47,817
利益剰余金増加高		
当期純利益	55,390	14,709
その他	1,057	126
利益剰余金減少高		
配当金	10,802	6,016
役員賞与	123	128
その他	—	40
利益剰余金期末残高	101,990	56,468

株主資本／株主資本比率



単体業績と部門別の概況

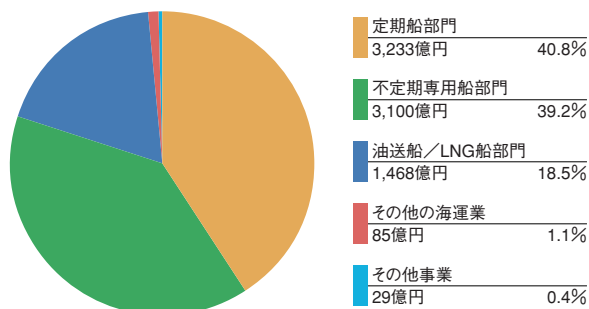
当期の単体業績は、営業収益7,917億円（前期比13.3%増）、営業利益743億円（同159.8%増）、経常利益792億円（同183.0%増）、当期純利益は406億円（同386.3%増）と前期比で大幅な増収増益となりました。

定期船部門では、東西基幹航路で期を通じて荷動きが堅調に推移しました。新造コンテナ船の竣工やアジア/北米航路を大型船化したことによる積取量の増加に加え、各航路における運賃修復やコスト削減が奏功し、損益は前期比で大幅に改善しました。

不定期専用船部門では、中国を中心として、日本、韓国向けの鉄鉱石、石炭の需要が強く、ドライバルク船の市況は期を通じて高値安定となりました。借船料の急騰などによる影響を受けたものの、損益は前期比で改善しました。自動車輸送は、世界的に荷動きが好調に推移する中、大型新造船の投入などによる船隊整備を進め輸送量が増加したことにより、前期比で損益は改善しました。

油送船/LNG船部門では、新造船の竣工や、各種の長期契約が収益の安定化に貢献する一方、旺盛な原油及び石油製品の海上荷動きに支えられ、損益は前期に比べ改善しました。

部門別営業収益構成比



※金額は億円未満を切捨てて表示しております。

単体損益計算書（要旨）

(百万円)

	当期 自 2003年4月 1日 至 2004年3月31日	前期 自 2002年4月 1日 至 2003年3月31日
経常損益の部		
営業収益	791,776	698,831
営業費用	717,467	670,223
営業利益	74,309	28,607
営業外収益	13,740	9,841
営業外費用	8,823	10,458
経常利益	79,225	27,990
特別損益の部		
特別利益	4,116	949
特別損失	16,983	15,007
税引前当期純利益	66,357	13,932
法人税、住民税及び事業税	31,367	7,744
法人税等調整額	△5,610	△2,160
当期純利益	40,601	8,348
前期繰越利益	16,489	12,521
自己株式処分差損	—	6
中間配当額	4,798	—
当期末処分利益	52,293	20,864

利益処分

(百万円)

	当期	前期
(当期末処分利益の処分)		
当期末処分利益	52,293	20,864
特別償却準備金取崩額	1,842	1,912
海外投資等損失準備金取崩額	0	1
圧縮記帳積立金取崩額	16	16
合計	54,152	22,794
配当金	8,392	6,004
	[1株につき7円] (普通配当6円) (記念配当1円)	[1株につき5円]
取締役賞与金	132	60
特別償却準備金	—	232
海外投資等損失準備金	—	1
圧縮記帳積立金	—	7
次期繰越利益	45,628	16,489
合計	54,152	22,794
(その他資本剰余金の処分)		
その他資本剰余金次期繰越額	3	—

(注) 当期におきまして、2003年12月8日に4,798百万円(1株につき4円)の中間配当を実施しております。

単体貸借対照表 (要旨)

(百万円)

	当期 2004年3月31日現在	前期 2003年3月31日現在
資産の部		
流動資産	237,856	202,568
現金及び預金	12,756	15,864
営業未収金	84,117	77,676
繰延及び前払費用	55,083	45,497
その他	88,120	66,348
貸倒引当金	△2,221	△2,818
固定資産	365,007	356,551
有形固定資産	173,552	189,488
船舶	97,564	112,108
土地	54,149	54,538
その他	21,838	22,841
無形固定資産	5,976	5,087
投資その他の資産	185,479	161,975
投資有価証券	92,456	71,852
子会社株式	63,376	70,494
その他	41,415	26,949
貸倒引当金	△11,769	△7,320
資産合計	602,864	559,120

	当期 2004年3月31日現在	前期 2003年3月31日現在
負債の部		
流動負債	271,172	252,672
営業未払金	64,880	64,826
社債短期償還金	—	10,000
短期借入金	68,382	68,763
前受金	57,469	49,121
その他	80,440	59,961
固定負債	132,051	149,700
社債	31,000	30,000
長期借入金	79,376	106,439
その他	21,674	13,260
負債合計	403,224	402,372
資本の部		
資本金	64,915	64,915
資本剰余金	43,890	43,886
利益剰余金	72,809	43,070
株式等評価差額金	20,131	6,115
自己株式	△2,107	△1,240
資本合計	199,639	156,747
負債及び資本合計	602,864	559,120

株式の状況 (2004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

● 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	00.00
金融機関	179	53.06
証券会社	284	0.81
その他法人	944	5.92
外国法人等	623	26.55
個人、その他	116,404	13.66
自己名義株式	1	00.00
合計	118,437	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	177,740	15.13
日本マスタートラスト信託銀行株式会社	95,433	8.13
三井住友海上火災保険株式会社	58,180	4.95
資産管理サービス信託銀行株式会社	42,175	3.59
株式会社三井住友銀行	41,577	3.54
ザチェースマンハッタンバンクエヌエイロンドン	22,993	1.96
株式会社みずほコーポレート銀行	19,930	1.70
バンクオブニューヨークフォーゴールドマンサックスインターナショナル	19,459	1.66
UFJ信託銀行株式会社	18,919	1.61
東京海上火災保険株式会社	15,688	1.34

(注1) 記載持株数は、千株未満を切捨てて表示しております。

(注2) 上記信託銀行の所有株式数には、信託業務に係る株式を含んでおります。



日本のチーズ消費量は 一年間で約26万トン

● 奈良・平安時代の貴族に愛された乳製品「酥」

日本に初めてチーズらしきものが登場したのは6世紀半ば。百濟より仏教とともに「酥(そ)」と呼ばれるチーズの原型が入ってきたのが最初で、美と健康の妙薬として珍重され、朝廷の貴族たちだけが

口にすることを許されました。そして700年ごろ、時の天皇が諸国の国司に酥を献納することを命じると、武士が台頭してくる平安末期までの約400年間、酥は貴族のために作られるようになりました。

● 現代におけるチーズ

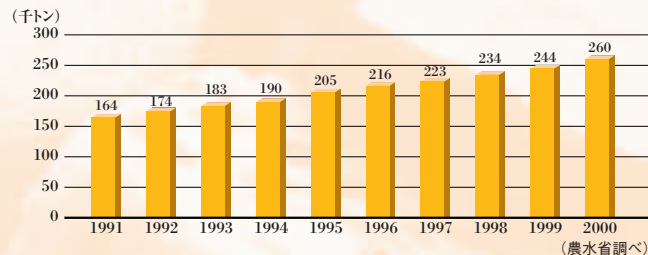
現代においてチーズには大きく分けてナチュラルチーズとプロセスチーズがありますが、ナチュラルチーズは、日本で古くから食べられているみそや漬物と同じ発酵食品であり、乳酸菌や酵素が生きているため、熟成が進むにつれて刻々と味わいが変わります。名前が地名に由来するものが多いことも共通しており、カマンベール、ブリー、ゴーダといったチーズ名は、信州みそや奈良漬のように、地名からつけられました。

現在世界中に1,000を超える種類のナチュラルチーズがあると言われており、ヨーロッパ、オセアニア、アメリカなどの主な生産国から日本に輸入されています。

おいしく健康にも良いとの評価が広がり、またワインブームとともにチーズを楽しむ人が増え、日本のチーズ総消費量は、一年間で約

26万トンにものぼります。一人当たり年間消費量は約2kgになります。欧米諸国に比べれば低い水準ですが、日本ではここ10年で消費量は1.7倍も伸びたのです。まだまだ成長が期待される食品、と言えるでしょう。

【チーズ消費量の推移】



● 当社サービスによるチーズの輸送

商船三井は、世界各地に冷蔵コンテナを配備しサービスの充実を図っております。長年培ってきたノウハウにより輸送中における厳密な温度管理の下、世界中の国々から日本の食卓へナチュラルチーズのおいしさと新鮮さをお届けするお手伝いをしております。チーズ輸送において利用される冷蔵コンテナは、冷凍や冷蔵の貨物の輸送用に設計され、高い断熱性を持つコンテナバンと高性能の冷凍ユニットで構成されています。断熱材によって全周を覆われたコンテナバンは、気密・保温性に大変優れ、また内部はステンレス等に

より被覆され貨物に臭いやしみ等が移る恐れはありません。一方、当社では地球環境に優しいR134-aを冷凍ユニット用の冷媒ガスとして標準採用することによって、環境への配慮も行っております。

商船三井は、東西航路に加えてアジア域内、中近東、ロシア、アフリカ、南米、オーストラリア、ニュージーランドなどへの40余りの定期航路サービスを網羅するグローバルキャリアとして、順次最新鋭の新造大型コンテナ船を投入し更なるサービスの向上を目指しております。これからも皆様の暮らしを見つめ、力強く支えて参ります。

IR

2003年
9月

Dow Jones Sustainability Indexes(DJSI)及び社会的責任投資指数「FTSE 4 Good Global Index」への組み入れ

環境

2004年
2月

「環境経営格付機構」により先進環境経営企業として「グリーン・トップランナー」に選定される

定期航路

パナマ・中国に於ける当社拠点拡充

2003年5月

自営代理店 MOL (Panama) Inc. 設立

2003年
6～12月

中山・蘇州・西安・連雲港・重慶常駐代表所開設、中国現地法人 MOL (China) Co., Ltd. の青島、広州、厦門、寧波支店を開設

定航サービス網拡充

2003年5・6月

北米航路サービスの改編及び新サービスの開始

2003年5月～
2004年2月

日本－台湾－香港－南中国、欧州－中東－インド、韓国－インドネシア、南米東岸－南米西岸、シンガポール－ナバジェバなどの航路を新規に開始

自動車船

2003年
4月

燃料油流出リスクを大幅に軽減する新船型の自動車船建造を決定(新船型は6,400台積自動車船12隻(2004年～2006年竣工予定)に採用予定)

不定期船

2003年11月～
2004年3月

中国・宝山鋼鉄と新造船4隻による長期輸送契約を締結

2003年
12月

大型ばら積船(ケーブサイズバルカー)30隻の新造を決定(2004年～2007年前半竣工予定)

油送船

2003年
5・12月

ダブルハルVLCC9隻の建造を決定(2006年度末にVLCCの完全ダブルハル化を予定)

LNG船

2003年
5月

オマーン政府と国営海運業の育成支援にかかわる包括的業務提携契約締結

2003年
10月

カタール・ラスガスII社向け3、4隻目の新造LNG船の長期定期備船契約締結

フェリー・内航船

2003年
6月

商船三井フェリー(株)の内航不定期船部門をナビックス内航(株)に統合し、「商船三井内航(株)」に社名変更

役員 (2004年6月24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 ― 見 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 ― 葉 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 志
 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 ― 宍 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

役員

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	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 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	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
資 本	64,915,351,028円
従 業 員	946人（陸上633人 海上313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 海外事務所	米国、メキシコ、パナマ、ブラジル、チリ、オランダ、英国、オーストリア、 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、アラブ首長国連邦、カタール、オマーン

古紙配合率100%再生紙を使用しています