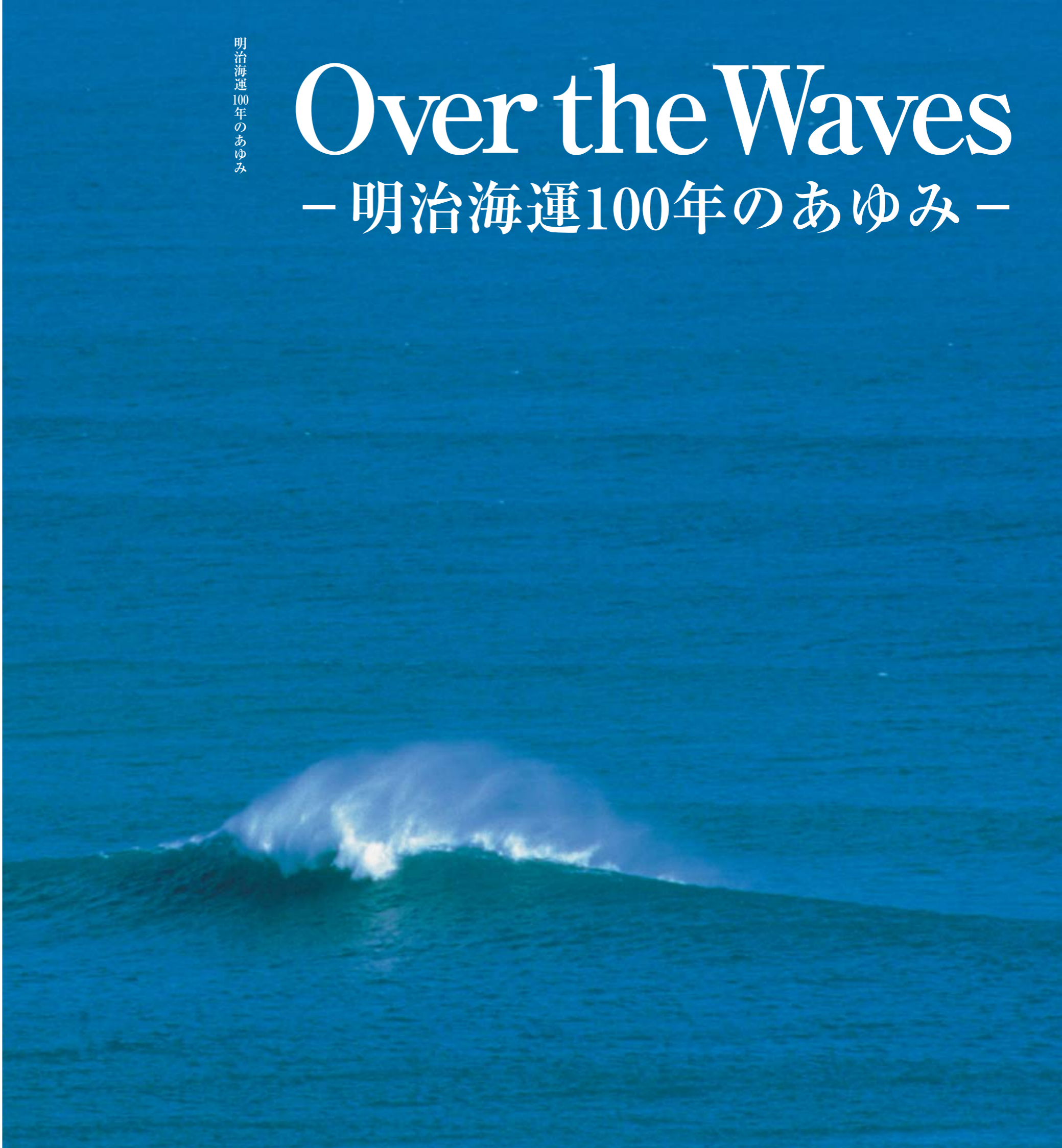


明治海運100年のあゆみ

# Over the Waves

— 明治海運100年のあゆみ —

 明治海運株式会社









代表取締役社長

内田和也

President

Kazuya Uchida

明治海運株式会社は、平成23年5月10日に創立100周年の記念日を迎えることができました。これもひとえに株主の皆様と取引各社様の暖かいご支援の賜物であり、厚く御礼申し上げる次第です。同時に、創業以来の多くの諸先輩のご功績と、全役職員のたゆみない努力の積み重ねが現在の当社を支えていることに、改めて感謝の念を捧げたいと存じます。

顧みますと、当社の設立された明治末期は、日本海運は未だ揺籃期にありました。爾来1世紀、第二次世界大戦による壊滅的被害、海員組合ストライキ、日本籍船の不採算化、長期の海運不況、急激な円高による採算悪化等々、時代の変遷とともに幾多の試練・波乱に見舞われましたが、創業以来一貫して「堅実にして積極的」な経営方針のもと、それらを乗り越えて参りました。こうした経験が当社の大きな力となり、現在の発展につながったものと信じております。

この100周年という大きな節目を記念して、創業以来の軌跡を『Over the Waves—明治海運100年のあゆみ—』としてまとめ、上梓することと致しました。

当社100年の歩みを各位のご高覧に供し、当社に対するご理解を深めて頂きますとともに、一層のご支援を賜りますよう、心からお願い申し上げまして、発刊のご挨拶とさせていただきます。

平成23年5月

On May 10, 2011, Meiji Shipping Co., Ltd. celebrated the 100th anniversary of its establishment. We reached this milestone thanks entirely to the support of our shareholders and business partners, to whom I would like to express my utmost appreciation. At the same time, I would like to once again acknowledge my sense of gratitude to our many predecessors at Meiji Shipping for their achievements since our founding as well as for the ongoing and resolute efforts of top management and employees who support our company today.

Looking back, Japan's shipping industry was still in its infancy at the end of the Meiji Era when Meiji Shipping was established. During the following century, we have faced countless ordeals and much turmoil along with the changing of the times that included catastrophic damage resulting from World War II, strikes by the seamen's union, the loss of profitability of Japanese-registered vessels, a long-term slump in marine transportation and eroding profitability due to the appreciation of the yen. Nonetheless, we have successfully surmounted these difficult circumstances by consistently adhering to "sound and proactive" management policies since the time of our establishment. I am confident that our experiences in facing these challenges have become major strengths for Meiji Shipping and played a key role in our present development.

In commemorating the noteworthy milestone of our 100th anniversary, we have published "Over the Waves—Meiji Shipping's 100-Year History" that summarizes the course of Meiji Shipping's history during the past century.

We are pleased to present this chronicle of our 100-year history and hope it gives you a deeper understanding of Meiji Shipping.

On the occasion of this publication, I sincerely ask for your continued support in the future.



# 目次

発刊にあたって	代表取締役社長 内田和也	
1. 戦前の日本海運業と明治海運 1911-1945	第一次世界大戦による特需と反動不況 第二次世界大戦時下での日本海運業	2
2. 戦後の復興と発展、国際競争の激化 1946-1983	ゼロからの出発 本格的な再建軌道へ 海運不況の中、海外に活路を求め	8
3. グローバル化の推進と船舶管理業の発展 1984-1996	グローバル化の推進 船舶管理業の発展	16
4. ボーダーレスな、真のグローバル海運会社へ 1997-2010	急速な船舶拡充 オランダへ進出、よりグローバルな海運会社へ 飽くなき安全性の追求 船舶管理そして船員管理業務へ 船舶管理システムの向上	20
5. 地球環境保全に向けた取り組み	ABCD-EPコードの策定 省エネルギーの推進	32
6. ホテル事業の沿革 1990-2010	ラグナガーデンホテルの開業 北海道ニセコ・稚内に進出	34
7. 不動産事業の沿革 1921-2010	明海ビルの90年 新サフィール中目黒ビルの建設	40
8. 明海グループ新規事業	システムキッチンの販売および船用品の供給/タクティ レストラン/天府、あんのん 経理センター/メイナン 介護事業/明海興産	46
インタビュー	高度な専門性を備えた「World Class Owner」へ MK Centennial Maritime B.V. 社長 長司 圭三 時代の半歩先を進む船舶管理を エム・エム・エス株式会社 代表取締役社長 宮本 巧 社会に貢献する明海グループに 代表取締役 常務取締役 丑嶋 淳	50
資料編		62
略年表		66
あとがき		70

# Contents

A Message from the President	Kazuya Uchida	
1. Japan's Prewar Shipping Industry and the Meiji Shipping Group 1911-1945	World War I Boom and Postwar Decline Japan's Shipping Industry during World War II	2
2. Postwar Resurgence and Advancement, and Fierce International Competition 1946-1983	Starting from Scratch The Path to Restoration In Search of New Opportunities Overseas amid a Downturn in the Shipping Industry	8
3. Progress in Globalization and Advancements in Ship Management 1984-1996	Progress in Globalization Advancements in Ship Management	16
4. Becoming a Genuine Global Shipping Company 1997-2010	Dramatic Growth of Fleet Foray into the Netherlands and a More Global Shipping Company Perpetual Quest for Safety Reinforcement of Crew Management Enhancement of Ship Management System	20
5. Environmental Preservation Initiatives	Formulation of ABCD-EP Promotion of Energy Conservation	32
6. History of Hotel Business 1990-2010	Opening of Laguna Garden Hotel Inroads into Niseko and Wakkanai in Hokkaido	34
7. History of Real Estate Business 1921-2010	90 Years of the Meikai Building Construction of New Surfeel Nakameguro Building	40
8. New Businesses of the Meiji Shipping Group	Sale of Custom Kitchen Fixtures and Supply of Marine Parts and Equipment: Tacty Corporation Restaurant Business: Tempu and An-non Accounting Center: Meinan Nursing Care Business: Meikai Kosan	46
Interviews	Toward Becoming A World-Class Owner with Highly Advanced Expertise MK Centennial Maritime B.V., Keizo Choji, President Ship Management a Half-Step Ahead of the Times MMS Co., Ltd., Takumi Miyamoto, President Becoming a Group that Contributes to Society Meiji Shipping Co., Ltd., Jun Ushijima, Executive Director	50
Data		62
Abridged Chronological Table		66
Afterword		70



1911-1945



# 1

明治44年—昭和20年

## 戦前の日本海運業と明治海運

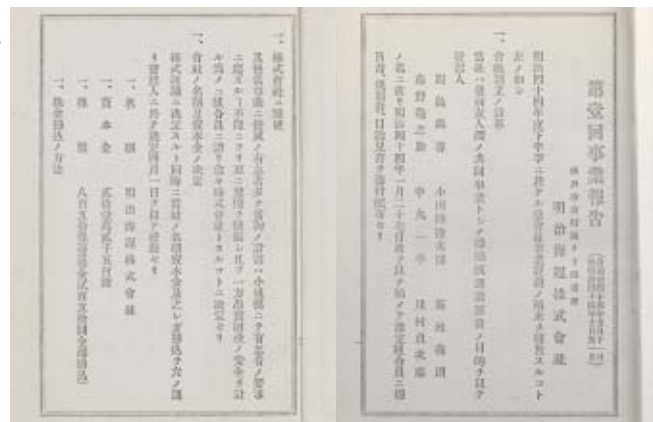
Japan's Prewar Shipping Industry and the Meiji Shipping Group 1911~1945

### 第一次世界大戦による特需と反動不況

当社は1911（明治44）年5月、日本有数の商社である三井物産の船舶部の別組織として設立された。設立後、当社の業務は、その生い立ちゆえに三井物産関連の三井鉱山向け石炭輸送に限定されていたが、やがて三井物産関連以外の輸送も取り扱うようになり、市況も好転したことにより好業績が続いた。その結果、2年後の1913年には創立時の借金を完済することができ、その後の飛躍の足掛かりとなった。

1914年7月の第一次世界大戦勃発により、船腹の需要が急激に高まり、日本の海運業界は未曾有の活況を呈した。当社も社名を冠した「明海丸」をはじめ、「明地丸」「明光丸」などを矢継ぎ早に投入、高収益を増資にあてる一方、1916年10月期には年250%の株式配当、50~60カ月分の賞与の支給により、収益を社内外に還元した。1918年には、日本郵船、東洋汽船、大阪商船に次ぐ業界第4位の純利益をあげる海運会社にまでなった。

第一期事業報告書／  
First business report



明海丸／Meikai Maru



大正時代の経営者と従業員／Management members and employees around 90 years ago

### World War I Boom and Postwar Decline

Meiji Shipping was established in May 1911 as a separate organization of the Marine Department of Mitsui & Co., one of Japan's foremost trading entities. Initial operations were limited to the transport of coal for Mitsui Mining Company, Limited, an affiliated company of Mitsui & Co. Later, this restriction was loosened to include a wider range of

products from different companies. In addition, an upswing in market conditions led to continued positive results. This allowed all debt at the time of its founding to be cleared within two years by 1913, which provided a solid platform for future progress.

The outbreak of World War I in July 1914 ignited demand for marine transportation, and Japan's shipping industry entered a period of unparalleled prosperity. Meiji Shipping invested in a series of

ships in rapid succession, including the *Meikai Maru*, the *Meichi Maru* and the *Meiko Maru*. The resultant high earnings were used to increase capital, while part of the profits were returned to sources outside and inside the Company through stock dividends that were up 250% and the provision of semi-annual bonuses equivalent to 50~60 months' worth of wages in October 1916. In 1918, Meiji Shipping was positioned fourth in terms of net profit

明治44年5月10日発行の新聞／  
Newspapers dated May 10, 1911



### COLUMN

#### 「日本の海運王」内田信也と当社の関わり

1911年当社設立時当時、三井物産から出向し業務運営の中心となった一人が内田信也であった。1914年7月の第一次世界大戦勃発後、内田は三井物産を退社、内田汽船を創業して海運業に本格的に乗り出し、後年「日本の海運王」の一人に数えられた。1916年5月の株主総会で相談役に就任し、爾後陰日向に当社の発展を支えた。1924年には政界入りして鉄道大臣、農商務大臣を歴任した。通信政務次官時代に船舶改善助成法の成立に尽力、同法の施行により、世界的な不況に喘いでいた日本の海運業は立ち直りのきっかけを掴んだ。1949年5月に当社の会長に就任して、約20年間経営に携わり、今日の明治海運を築き上げるため、絶大な力を尽くした。

#### Nobuya Uchida, Japanese shipping magnate, and Meiji Shipping

Nobuya Uchida, seconded from Mitsui & Co., Ltd., was initially in charge of managing operations when Meiji Shipping was founded in 1911.

Following the outbreak of World War I in July 1914, Uchida retired from Mitsui & Co., founded Uchida Kisen K.K. and embarked in earnest on a career in the shipping industry. Eventually, he would be counted as one of Japan's shipping magnates. In May 1916, he was appointed senior advisor at the general meeting of shareholders, whereafter he strongly supported the advancement of the Company. He entered the world of politics in 1924 and held ministerial positions for railways and agriculture and commerce. As parliamentary vice-minister of communications, he was dedicated to establishing legislation aimed at enhancing and nurturing the maritime shipping industry; the enactment of this law was the catalyst behind the resurgence in Japan's shipping industry struggling as a result of the global depression. Uchida was appointed chairman of Meiji Shipping in May 1949 and spent the next approximately 20 years engaged in management in which he made his best efforts to build up the company that is known today.





だが、世界大戦終結による反動不況は海運業界にも押し寄せ、当社も1921年には無配当に、1930年には所有船舶の簿価の切り下げ、そして減資に踏み切った。

一方、当時不況下ではあったが不動産ビジネスに進出し、神戸の最高層ビル(8階建て)と

して1921年明海ビルを竣工した。同ビルには当社のほか、神戸海運集会所(現・日本海運集会所)、日本船主協会、ロイドレジスターなどさまざまな海運関係者が入館した。不況に苦しむ当社に安定した副業収入をもたらした。後にホテル・レストラン事業などへ進

出していく端緒ともなった。

### 第二次世界大戦時下での日本海運業

海運市況は1930年代に入ると持ち直し、当社も1933年に配当を復活させた。大型優秀船の建造ブームが続くなか、当社は初のディーゼル船「明天

in Japan's shipping industry behind Nippon Yusen Kaisha K.K., Toyo Kisen K.K. and Osaka Shosen K.K.

However, the shipping industry was also shaken by postwar recession. No dividends were allocated in 1921 and the value of ships had to be reduced in 1930, forcing a capital reduction.

Nevertheless, the Meikai Building, then the largest building in Kobe with eight floors, was completed in 1921. The Company had

entered the real estate business in spite of the recession. Meiji Shipping used part of the space, and the remainder was leased to such marine transport-related organizations as the Kobe Chamber of Shipping, The Japanese Shipowners' Association and Lloyd's Register. This auxiliary business generated a steady income stream for the Company during the downturn and became the precursor to a foray into the hotel and restaurant business at a later time.

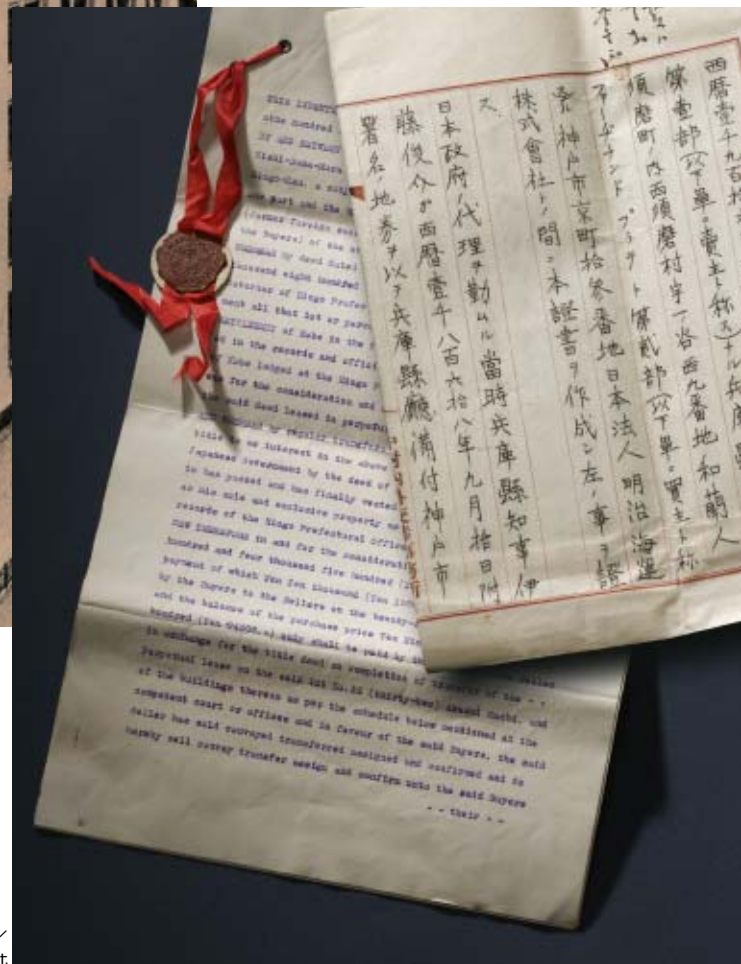
### Japan's Shipping Industry during World War II

The shipping industry recovered in the 1930s and Meiji Shipping reinstated dividends in 1933. Amid a construction boom for large ships, the Company built a series of new vessels such as the *Meiten Maru*, its first diesel ship, and the *Meiyo Maru*, a high-speed cargo vessel.

World War II broke out in September 1939 and the Pacific War



創建当時の明海ビル／  
Meikai Building at the time of its founding



明海ビル土地売買契約書／  
Meikai Building land purchase agreement

明海ビル内 日本海運集会所(1933年)／Japan Shipping Exchange in the Meikai Building(1933)





丸」や高速貨物船「明陽丸」など、新鋭船を次々と建造していった。

1939年9月に第二次世界大戦が、1941年12月に太平洋戦争が勃発した。日本の商船は政府の管理下におかれ、当社が保有していた9隻と、戦時中に合併した五州汽船と大正海運

の各1隻の計11隻を陸海軍に徴用され、輸送船として運航していたが、いずれも戦火にあい沈没した。また戦時中当社に加わった戦時標準型船7隻のうち5隻も沈没、被災船腹は合計16隻112,161重量トンにのぼった。終戦時に残っていた船舶は「明優丸」「明櫻丸」のわず

か2隻であった。

【喪失船腹一覧】

船名	重量トン	建造	船価(円)	概要
明海丸	5,181	大6.2月 大阪鉄工、因島	189,762	(建造時第2明海丸)47万円 昭18.5.15 比ミンドロ島北方で被雷沈没
明光丸	6,923	大7.2月 大阪鉄工、因島	224,999	(新造船) 昭17.1.3 南支那海で被雷沈没
臺海丸	6,477	大5.11月 三菱長崎	172,150	昭2 台湾製糖より買船 昭19.10.18 南支那海で被雷沈没
福海丸	6,553	大8.11月 横浜船渠	357,113	昭3 日本海運より買船 昭18.12.13 パラオ島付近で被雷沈没
福勢丸	1,991	大7.7月 大阪造船所	156,605	昭3 日本海運より買船 昭20.2.1 青森尻屋崎で座礁沈没
明元丸	8,937	大9.7.24 浅野船渠	407,399	大12.12 大正海運より買船 昭18.3.22 ジャバ海スラバヤ沖で被雷沈没
明天丸	6,623	昭13.12.5 三井玉野	709,265	(新造ディーゼル船第1号) 昭18.6.20 サイパン西方洋上で被雷沈没
明陽丸	8,665	昭15.6.24 三井玉野	1,804,864	(新造船) 昭17.8.8 トラック西方洋上で被雷沈没
明昭丸	4,413	昭16.11.29 日本鋼管鶴見	1,348,538	(新造C型船) 昭19.1.19 ビスマーク諸島で空爆を受け沈没
明和丸	4,357	昭17.5.25 日本鋼管鶴見	1,869,306	(新造C型船) 昭17.8.1 青森尻屋崎で被雷沈没
生駒山丸	5,082	大5.8月 大阪鉄工、因島	183,793	昭18.8 五州汽船合併移籍 昭20.3.26 中国福州沖で空爆を受け沈没
明宇丸	11,834	大7.10.5 浦賀船渠	547,390	大正海運合併(S19.3) 昭18.1.20 トラック南方洋上で被雷沈没
明隆丸	7,336	昭19.1.15 三井玉野	2,002,859	(戦標船B型) 昭20.1.2 比島サンフェルナンドで空爆を受け沈没
明寶丸	4,428	昭19.5月 名古屋造船所	1,787,458	(戦標船C型) 昭20.3.23 台湾西岸新竹沖で空爆を受け沈没
明秀丸	12,101	昭19.12.29 三菱広島	3,251,976	(戦標船2A型) 昭20.8.23 関門西口六連沖で触雷沈没
明精丸	11,260	昭20.1.18 三井玉野	3,783,774	(戦標船2A型) 昭20.6.1 関門東口部崎沖で触雷沈没
16隻	112,161		18,797,251	

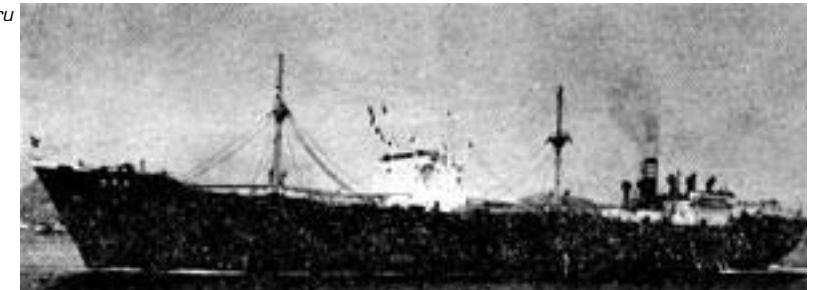
in December 1941. Japan's commercial ships were placed under governmental control; nine ships owned by Meiji Shipping and one each from Goshu Kisen and Taisho Kaiun, which were absorbed in the war, were requisitioned and operated as transport vessels. All of these ships were sunk in the war. Five of the seven wartime standard vessels added to the Company's fleet during the war were also sunk. A total of 16 ships were lost totaling 112,161

dwt, leaving only the *Meiyu Maru* and *Meio Maru*.



明天丸 / Meiten Maru

明優丸 / Meiyu Maru



社内旅行 / Company trip





1946-1983



# 2

昭和21年—昭和58年

## 戦後の復興と発展、 国際競争の激化

Postwar Resurgence and Advancement,  
and Fierce International Competition  
1946~1983

### ゼロからの出発

終戦から1年過ぎた1946(昭和21)年10月、戦争で失った船舶の戦時補償が打ち切りとなり、日本の海運会社は大きな打撃を受けた。当社もそこまでに蓄積した資本を一気に失うこととなった。

一方、政府主導による計画造船が1947年9月から開始された。1949年5月、内田信也が当社会長に就任、計画造船の下で金融機関から融資を受け、1949年の「明天丸」を皮切りに「明光丸」「明德丸」などを次々と建造し、三井船舶との間に運航委託や長期傭船契約を結んだ。

1950年4月には、船舶運営会が廃止され、民間企業による海運業が再開可能となった。同年6月25日に勃発した朝鮮戦争の影響で、日本の海運業は再び活況を呈した。

### 本格的な再建軌道へ

1950年代、朝鮮戦争、中東戦争等の紛争により、海運市況は乱高下した。当社はその



明天丸/Meiten Maru



明倫山丸乗組員/Crews on Meirinsan Maru

### Starting from Scratch

The shipping industry suffered a crushing blow in October 1946, a year after the end of the conflict, when wartime compensation, including insurance for sunken ships, was suspended. The Company lost almost all of its accumulated capital.

Conversely, a government-led scheduled shipbuilding program commenced in September 1947. Nobuya Uchida was appointed

chairman of Meiji Shipping in May 1949 and the Company received financial support under the program. This enabled the construction of the *Meiko Maru* and *Meitoku Maru* following the *Meiten Maru* in 1949. Meiji Shipping subsequently consigned operations to and concluded long-term charter contracts with Mitsui Line, Ltd.

In April 1950, the government relinquished control over the shipping industry, returning it to the

private sector. The Korean War that broke out in June of the same year led to another boom in Japan's shipping industry.

### The Path to Restoration

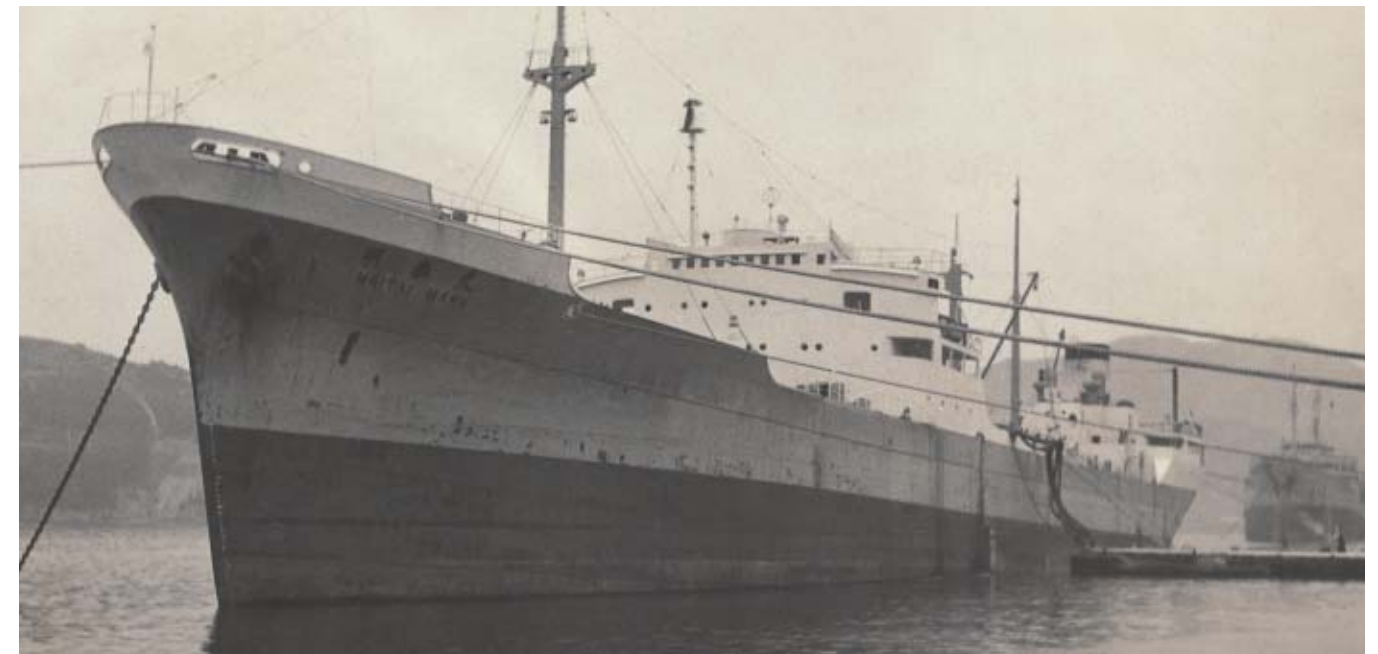
The shipping industry fluctuated wildly in the 1950s owing in particular to the Korean War and Middle East conflict. Undaunted by these conditions, Meiji Shipping built a series of ships of varying application such as the



増資目論見書/Capital increase prospectus



明泰丸ガスフリー作業/  
Degassing work of Meitai Maru



明泰丸下津港での荷役/Unloading of Meitai Maru at Shimotsu Bay



ような市況に惑わされることなく、この時期新鋭貨物船・大型タンカーなど用途に応じた船舶を順次建造し、船舶の拡充と船質の改善を図った。特にタンカーでは、1953年に竣工した「明泰丸」が日本初の定期備船方式の長期契約を締結、その後も長期契約を推進

し、当社の長期安定備船契約を主体とするビジネスモデルを確立した。相次ぐ増資により、資本金も終戦時の660万円から11年後の1956年には18億円にまで達した。

1960年代に入り海運不況は深刻化した。1964年4月に海運集約が実施され、当社は大阪

商船三井船舶(現・商船三井)の専属会社として集約に参加した。同年6月には内田勇が社長に就任、船舶整備と懸命な合理化努力により、1967年には業界他社に先駆けて復配を実現した。

most advanced cargo vessels and large oil tankers of the time. The strategy was to increase the tonnage and improve the quality of vessels. The *Meitai Maru*, built in 1953, was the first Japanese ship to be operated under a long-term time charter contract. The contract became the model for the Company's long-term time charter business. The Company's capital grew from 6.6 million yen during the war to 1.8 billion yen 11 years later in 1956 owing to continued

capital increases.

The slump in the shipping industry intensified in the 1960s. Meiji Shipping joined the Mitsui O.S.K. group as an exclusively contracted company in April 1964. In June of that year, Isamu Uchida was appointed president and efforts were made to expand the fleet and streamline operations. This enabled the Company to resume dividend payments in 1967 ahead of other firms in the industry.

### In Search of New Opportunities Overseas amid a Downturn in the Shipping Industry

The first oil crisis of 1973 had a major impact on the global shipping industry following a sustained period of favorable business conditions. This caused a serious downturn with a decrease in maritime trade and excess supply in oil tanker tonnage. The second oil crisis of 1979 and the Iran-



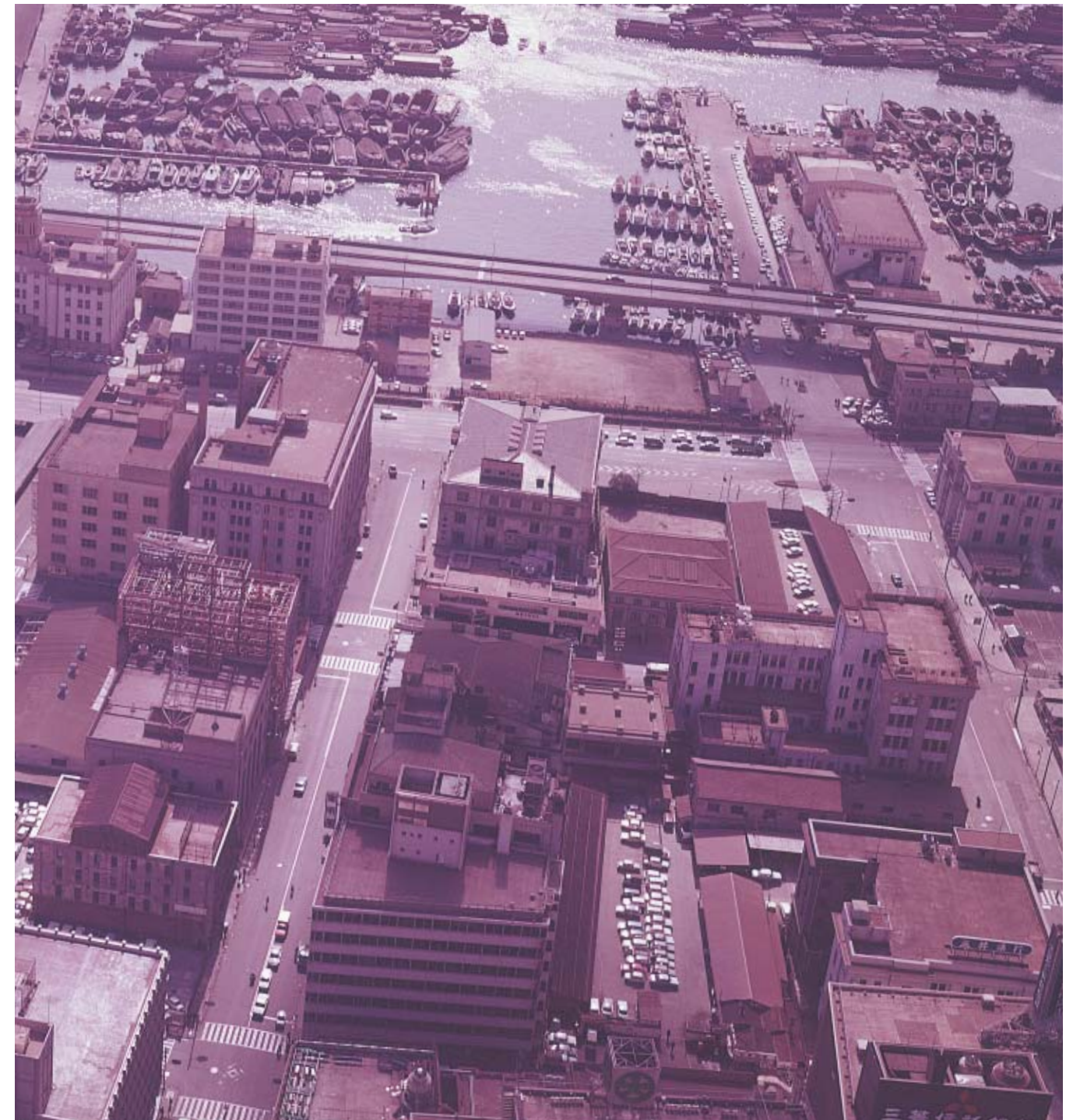
明訓丸 / Meikun Maru



明秀山丸 / Meishusan Maru



明哲丸 / Meitetsu Maru



神戸旧居留地 / Kobe Former Enclave for Foreign Residents



## 海運不況の中、海外に活路を求め

好景気の続いていた世界の海運業界に、1973年、第一次オイルショックが襲った。海上荷動量が激減、タンカー船腹量の供給過剰から深刻な不況に陥った。1979年の第二次

オイルショックとそれに続くイラン・イラク戦争によっても、海運業界は打撃を受けた。また1972年に90日間に及んだ海員ストライキは、その後の船員費増加要因となり、それに1973年以降の急激な円高が加わり、急激に日本籍船の競争力は失われていった。

当社はこの苦難に際し、タンカーの備船者である東燃と貨物船の備船者である商船三井両社から契約変更の協力をえて、損失の軽減を図った。さらに1977年「危機突破対策委員会」を設置し、経営全般の合理化を推進した。神戸と東京に分かれていた機能を一元化

Iraq War that followed also had a significant effect on the shipping industry. A 90-day seamen's strike in 1972 forced an increase in labor costs, and coupled with this, the rapid appreciation of the yen from 1973 led to a sudden loss of competitiveness of Japanese vessels.

Meiji Shipping gained the cooperation of Tonen, a tanker charterer, and Mitsui O.S.K., a cargo ship charterer, in modifying contracts during these difficult

times, which helped minimize losses. A crisis relief committee was established in 1977 and the entire management system was streamlined. Functions that were previously dispersed between Kobe and Tokyo were integrated into one site and opened as the Tokyo Headquarters during this period.

In July 1974, International Marine Consultant Inc. was jointly established with Mitsui & Co. to strengthen ship management.

The Company secured a foothold in ship management overseas with the establishment of Mannex Management in Hong Kong in July 1977.

Meiji Shipping built a succession of state-of-the-art vessels to meet market needs even when times were tough, including the *Tsurumi Maru*, a pure car carrier, in 1973; the *Meitai Maru*, a jointly owned large oil tanker, in 1974; and the *Meiyo Maru*, another pure car carrier, in 1981.

東燃和歌山工場の明扇丸 / Meisen Maru at Tonen Wakayama Refinery Jetty





し東京本部として開設したのもこの時期である。

1974年7月には三井物産と合弁でインターナショナルマリンコンサルタントを設立、船舶管理体制を強化した。また1977年7月に香港にMannex Managementを設立、海外での船舶管理の足掛かりを作った。

当社はこのような苦境の中でも、1973年自動車専用船「鶴見丸」、1974年大型タンカー共有船「明泰丸」、1981年自動車専用船「明洋丸」と市場のニーズに対応した新鋭船を相次いで建造していった。



起工式/Keel-laying ceremony



明電丸荷役/Loading



明高丸/Meiko Maru



鶴見丸/Tsurumi Maru



明泰丸/Meitai Maru



1984-1996



# 3

昭和59年—平成8年

## グローバル化の推進と 船舶管理業の発展

Progress in Globalization and  
Advancements in Ship Management  
1984~1996

### グローバル化の推進

世界的な海運不況が長期化するなか、1984（昭和59）年1月、明海グループの海運業の中心的存在として東明汽船を設立した。同社はその海外子会社で船舶を保有し、備船者のニーズに応じた船舶・運航サービスの提供を目指した。

1987年6月に高井研次が、1992年6月に内田和也が社長に就任した。長引く不況のなか、ギリシャ、香港、台湾、韓国など新興海運国のコストの安さに対抗するべく、1989年シンガポールに進出、BRIGHT BETELGEUSE（現・Maybaru Shipping & Trading Pte Ltd）を設立した。さらに1997年 Neom Maritime（Singapore）Pte Ltdを設立、船舶管理業を開始した。

### 船舶管理業の発展

1985年11月には、インターナショナルマリンコンサルタントはエムエムエスに社名を変更、グループ所有船舶の管理を行うコストセンターから、



起工式/  
Keel-laying ceremony



1975年 香港/  
Hong Kong(1975)



本社オフィス(神戸)/Head office(Kobe)

### Progress in Globalization

Despite the prolonged global downturn in the shipping industry, Tohmei Shipping Co., Ltd. was founded in January 1984 as the core of the Group's shipping business. This company owned ships overseas to meet the needs of charterers.

Kenji Takai became Company president in June 1987 followed by Kazuya Uchida in June 1992. To combat the low costs of emerg-

ing maritime powers such as Greece, Hong Kong, Taiwan and South Korea, Meiji Shipping entered Singapore in 1989 amid the protracted recession and established Bright Betelgeuse (Singapore) Pte Ltd (currently Maybaru Shipping & Trading Pte Ltd). Ship management in Singapore started in 1997 upon the founding of Neom Maritime (Singapore) Pte Ltd.

### Advancements in Ship Management

International Marine Consultant Inc., renamed MMS Co., Ltd. in November 1985, moved away from a cost center managing ships owned by the Meiji Shipping Group to a profit center providing advanced ship management services to the shipping industry. This company has steadily improved performance over the years by meeting growing global

OLIVE ACE





高度な船舶管理サービスを海運業界に提供するプロフィットセンターへの脱皮を図った。

ISO認証やTMSA (Tanker Management Self Assessment) にみられるように、従来より高いレベルの船舶管理が世界的に求められるなか、同社は順調に業績を拡大し、2010年

現在には当社船腹を含め約60隻を管理し、将来の目標として100隻を念頭に置いている。

demand for high-level ship management services as evidenced by ISO certification and based on the Tanker Management and Self Assessment (TMSA) program. As of 2010, MMS was managing around 60 vessels, including the tonnage of the Meiji Shipping Group, and is aiming for 100 vessels in the future.



エンジンルーム内点検中 / Inspecting the engine room



船舶図面確認中 / Checking ship drawing



Look Out (見張り中)

図面台 / Chart table

MMSオフィス風景 / MMS office





1997-2010



# 4

平成9年—平成22年

## ボーダーレスな、 真のグローバル海運会社へ

Becoming a Genuine Global Shipping  
Company 1997~2010

### 急速な船舶拡充

1990年代の東明汽船の海外子会社による船隊の充実ぶりは、海運業界でも驚きをもって報じられた。製品タンカー・原油タンカー・撒積船及び自動車専用船が相次いで竣工し、1996(平成8)年には国内初のダブル・ハル大型原油船 T.M. Harmony も建造され、国際的にも高まりつつあった環境問題にも対応した高品質船を備船者に供給した。それ以降も建造ラッシュは続き2010年までに、新造船合計37隻を投入、船隊の一層の拡充を推し進めた。さらに、環境負荷の少ないエネルギーとしてのLPG需要が今後旺盛となることを見越して大型LPG船2隻も竣工した。全ての新造船は中長期の備船を確保してからの建造であり、船隊規模の拡大と同時に安定収入の確保にも寄与した。

### オランダへ進出、 よりグローバルな海運会社へ

ヨーロッパ初の拠点としてオランダのアムステルダムに



命名式/Naming ceremony



COMET ACE

### Dramatic Growth of Fleet

Expansion of the fleet in the 1990s through the overseas affiliates of Tohmei Shipping had a particularly large impact on the Japanese shipping industry. A product tanker, crude oil tanker, bulk carrier and car carrier were constructed one after the other, and the nation's first-built double-hull VLCC named the *T.M. Harmony* joined the fleet in 1996. Environmental issues, which were

becoming increasingly important throughout the world, were duly considered in the construction of high-quality ships for charterers. The construction rush continued thereafter and by 2010, the Meiji Shipping Group had invested in a total of 37 new ships and further increased its fleet. With demand for liquefied petroleum gas (LPG) as an energy source with a low environmental impact expected to increase, two large LPG carriers were constructed. All new ships

were built after securing long-term time charter contracts and contributed to a stable revenue flow as well as an increase in fleet size.

### Foray into the Netherlands and a More Global Shipping Company

MK Centennial Maritime B.V. (MKCM) was founded in December 2008 in Amsterdam, the Netherlands, as the first European

T.M.HARMONY





MK Centennial Maritime B.V. (MKCM) が設立され、2010年11月より本格稼働を開始した。MKCMは、世界の海運業の重要拠点の一つであるヨーロッパに立地するため、よりグローバルなビジネス展開を図ることが可能であり、またビジネスチャンスに適時に把握し、

動くことができるように独立経営がなされている。

### 飽くなき安全性の追求

当社は、下表のような世界的にみても稀なペースで多種多様な船舶を建造、平均船齢のより一層の若返りを図った。特に

タンカー部門では、1996年より、国際海事機構の義務化に先駆けてダブル・ハル船の建造に着手、2003年には全船舶のダブル・ハル化を実現した。

### 船舶管理そして船員管理業務へ

当社は船舶管理にとどまら

base and it went into operation in November 2010. Since Europe is one of the world's most important sites in the shipping industry, MKCM makes it possible to expand business on a global scale. This company is managed independently in order to firmly grasp and pursue business opportunities in a timely manner.

### Perpetual Quest for Safety

Meiji Shipping has constructed

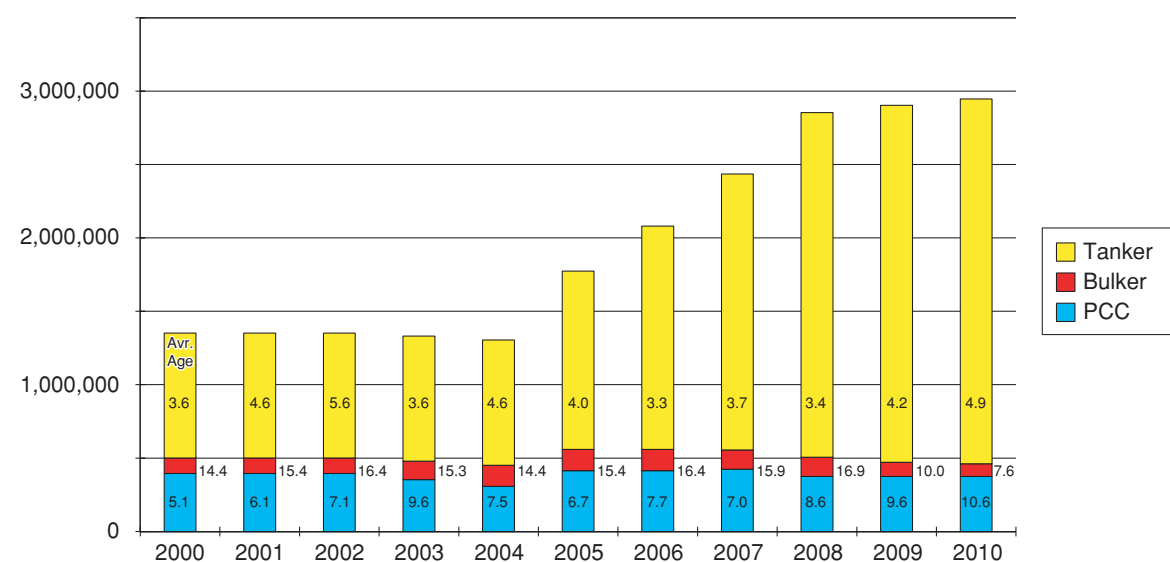
a diverse array of ships at phenomenal speed on a global basis and further lowered the average age of its fleet, as shown in the table below. In particular, in the tanker category, the first double-hull tanker was delivered in 1996 ahead of a mandate issued by the International Maritime Organization, and by 2003 all of its tanker fleet were of the double-hull design.

### Reinforcement of Crew Management

The Meiji Shipping Group is dedicated to training crews as well as managing its fleet of ships. An integrated approach is taken that covers the stages from recruitment and training to dispatch of personnel within the Group.

In the Philippines, the Company established Multinational Maritime, Inc. (MMI) in February 2003 and MMSPhil Maritime Ser-

DWT 明治海運フリート分布表/Composition of Meiji Shipping Fleet (2000~2010)



CAPE HERON



ETERNAL DILIGENCE



レセプション・パーティー/Reception Party



調印式/Signing Ceremony



ず、船員の養成にも積極的に取り組んだ。特徴として、リクルート・育成・派遣までの船員管理をグループ内で一貫して行っている点が挙げられる。

フィリピンでは、2003年2月、貨物船の船員管理を行うMMI、2004年9月MMSPhilを相次いで設立し、2005年7月に

はMMIとMMSPhilが共同でトレーニングセンターを開設、船員育成のシステムを充実させていった。インドでは、2001年10月にムンバイにMMSIを設立したが、2007年11月にはニューデリーに同社の支店を開設、インド北部での船員雇用業務を強化した。

船長・機関長経験者によるテクニカルサポートセンターを有することで、船員管理業務だけでなく、運航状況の監視・分析から、検船業務まで幅広い業務をカバーしている。このように東南アジアから南アジアへと、明海グループのネットワークを広げていった。

vices, Inc. (MMSPhil) in September 2004 to manage crews for cargo ships. These two entities jointly set up a training center in July 2005 to expand the training system for crews. MMS Maritime (India) Private Ltd. (MMSI) was founded in Mumbai, India, in October 2001 and its branch office in New Delhi in November 2007 to strengthen crew employment in northern India. It has a Technical Support Center comprising persons with experience as

a ship captain or chief engineer. Their job is to support various kinds of ship management jobs such as monitoring and analyzing ships and ship inspections in addition to managing crews. In this way, the Meiji Shipping Group has extended its network from Southeast Asia to South Asia.

MMS, which controls ship and crew management in the Group, has assigned Indian and Philippine seafarers with experience as ship captains and chief engineers

to shore-based management jobs since 2000 and pushed ahead with a human resources development policy that focuses on stable employment and equal opportunities. Foreign nationals occupy more than half of the marine and technical staff at this company and take up important posts there.



BW TOKYO



TSUSHIMA



MMSI開所式/Opening Ceremony of MMSI



フィリピンでの教育風景/Training in the Philippines



アジア各地の船舶管理・船員管理を統括しているエムエムエムエスでは、2000年より本格的にインド人とフィリピン人の船長・機関長経験者を船舶管理要員として起用し、彼らの雇用の安定と機会均等を方針とした人材開発を進めてきた。同社では外国人海技者が

全体の半数を超え、重要なポストを占めるようになっている。

### 船舶管理システムの向上

1995年、エムエムエスはClass NKのDOCを取得し、2002年にはISO9001:2008を取得した。エムエムエスのほか、

MMSI、MMI、MMSPhilがISO9001もしくはISO14001を認証取得している。

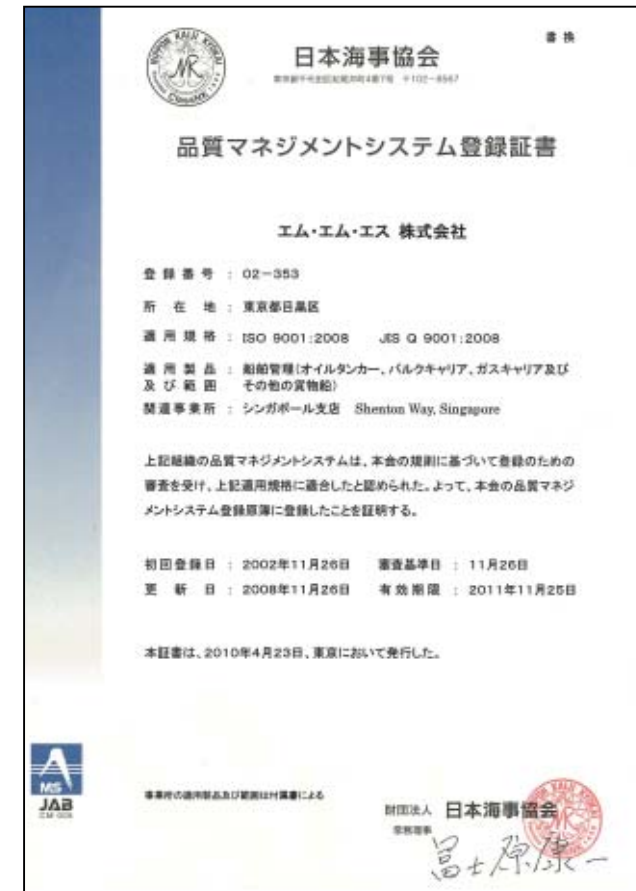
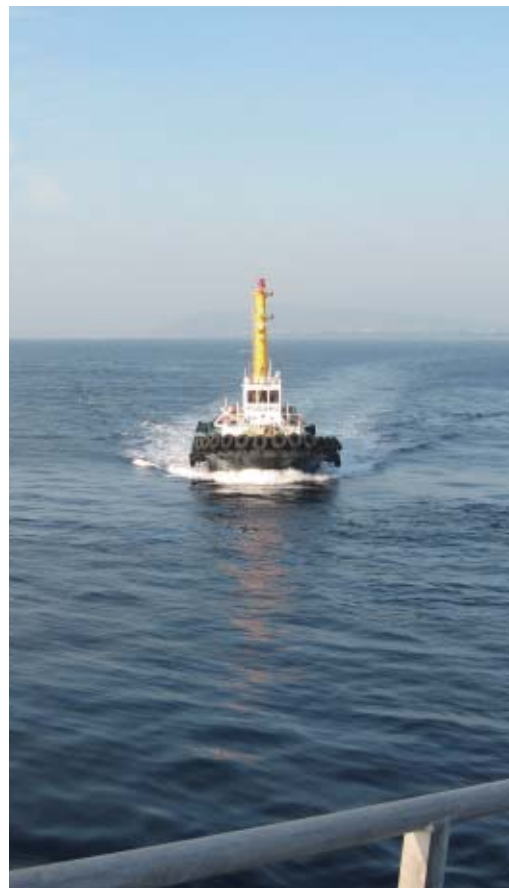
さらに、エムエムエスは2007年、日本の船舶管理会社初となるABSの船舶安全・品質・環境システム適合認定を取得した。

### Enhancement of Ship Management System

MMS obtained a Document of Compliance (DOC) from NIPPON KAIJI KYOKAI (ClassNK) in 1995 and ISO 9001:2008 certification from the same association in 2002. Aside from MMS, MMSI, MMI and MMSPhil have attained ISO 9001 or ISO 14001 certification.

MMS was the first Japanese ship management company to acquire American Bureau of Shipping

(ABS) certification for its safety, quality and environmental management system.





世界に広がるオフィス Expanding our offices all over the world



Meiji Shipping Tokyo



MMSI Delhi



MK Centennial Maritime Amsterdam



MMI Manila



MMSI Mumbai



Tacty Tokyo



MMSPhil Manila





Tohmei Shipping Tokyo



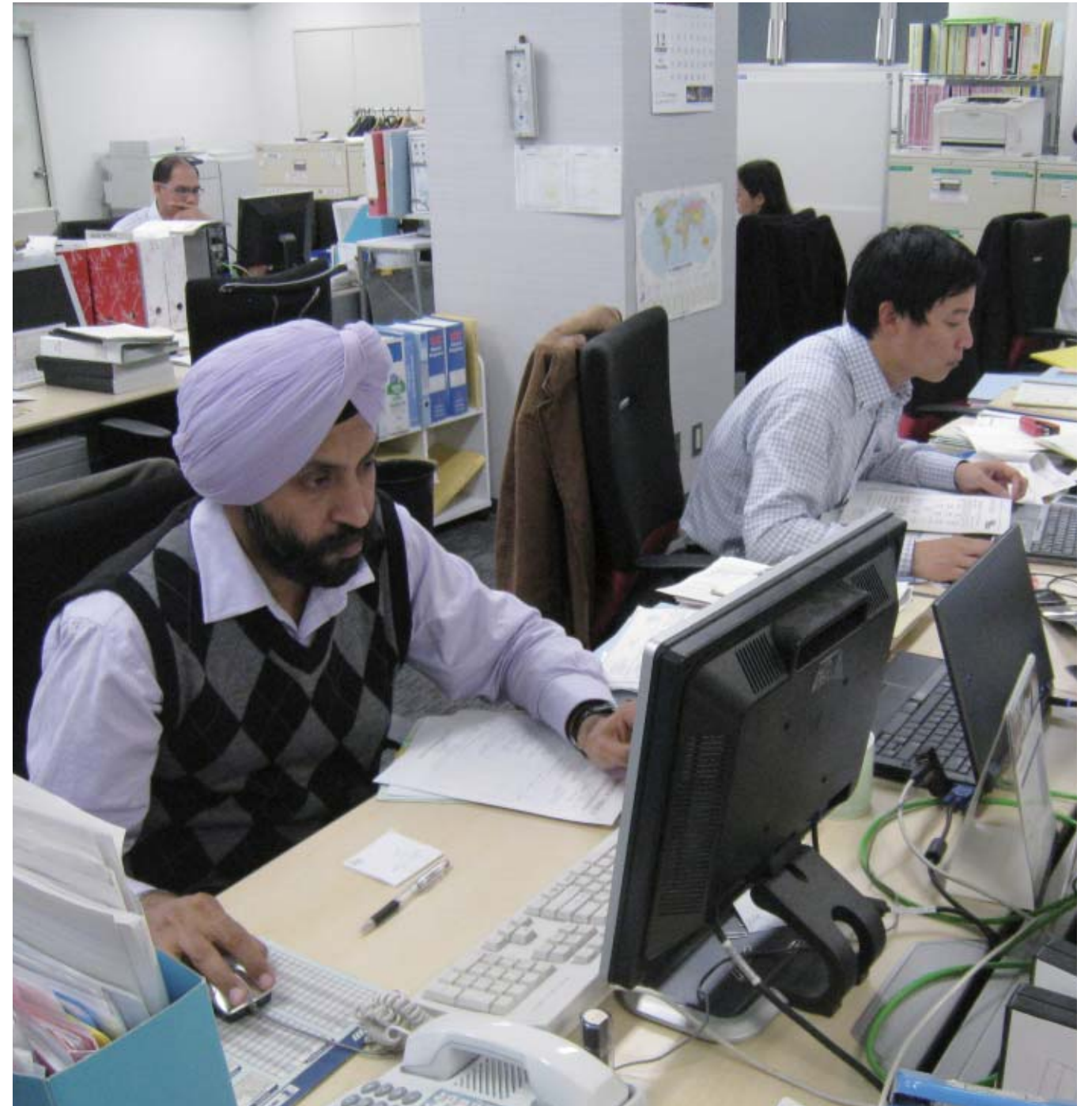
Meikai Kosan Kobe



MMS Singapore



Meiji Shipping Tokyo



MMS Tokyo





# 5

## 地球環境保全に向けた取り組み

Environmental Preservation Initiatives



### ABCD-EPコードの策定

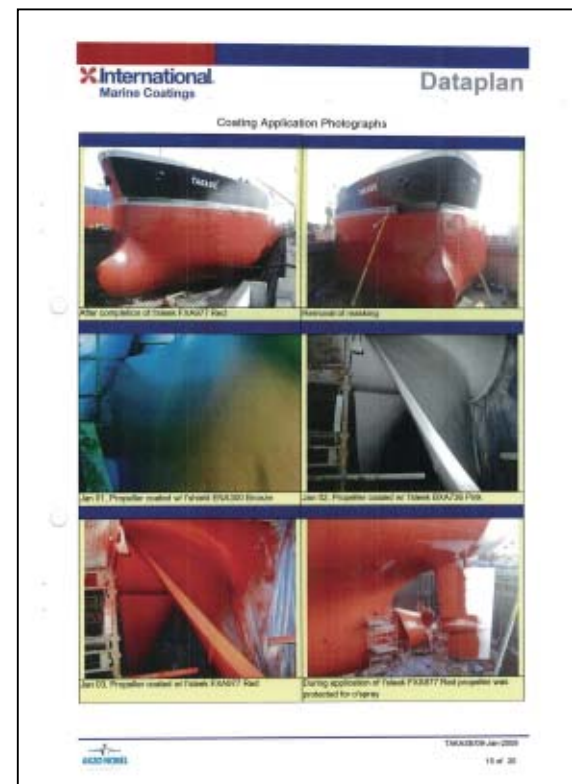
当社は、2005年にABCD-EPコードを作成し、環境問題に取り組んでいる。

### 省エネルギーの推進

2002(平成14)年、主機メーカーが開発した潤滑油制御装置を、明海グループのほとんどのタンカーと大型貨物船に設置した。

2009年、船底塗料にシリコン塗料を採用した。従来のTBTを含む船舶用塗料と比べ、約6%の燃費の向上が期待できるほか、2年半ごとに行っている船底塗装のための入渠工事が5年ごとに延長可能となった。

シップリサイクル条約の施行に先立ち、NK船級では初の適合確認書を2009年に取得した。また、新造タンカーにおいてLRのグリーンパスポートも同年取得した。



### Formulation of ABCD-EP

Meiji Shipping formulated an ABCD-EP code in 2005 and is grappling with an environmental problem.

### Promotion of Energy Conservation

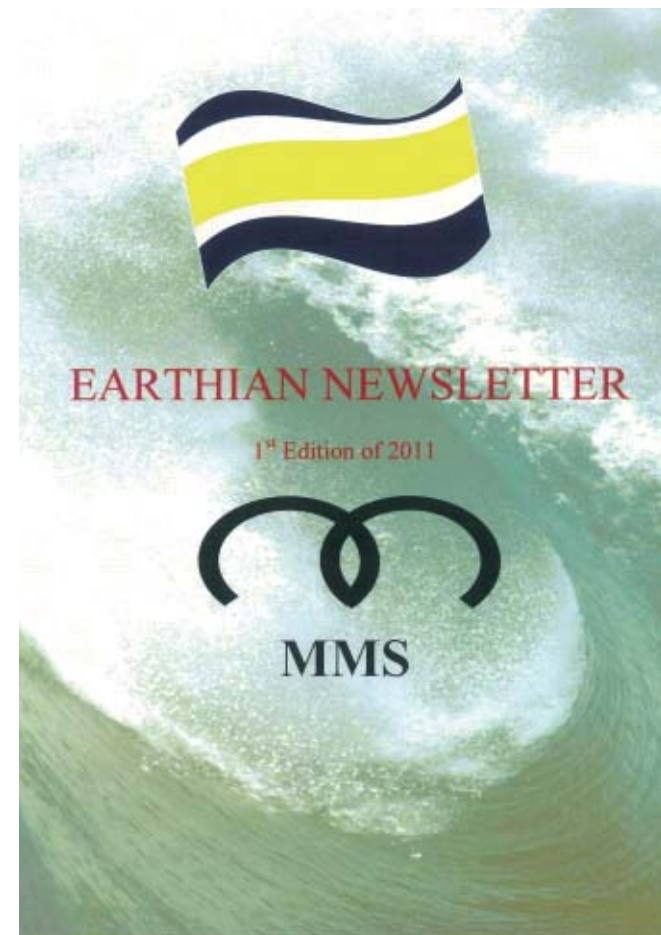
Most Meiji Shipping Group tankers and large cargo vessels started adopting the Alpha Electrical Lubricating System, a lubricat-

ing oil control system, in 2002.

In 2009, the Company started employing silicon-based coating in the paint used for the bottom of its ships. Compared with conventional paint for ships containing tributyltin, an approximately 6% improvement in fuel efficiency can be expected with silicone paint, while it is possible to prolong painting from every two years to every five years.

MMS obtained its first Document of Compliance from

ClassNK in 2009 ahead of the enactment of the Ship Recycling Convention. New tankers obtained the Lloyd's Register Green Passport in the same year.





1990-2010



# 6

平成2年—平成22年

## ホテル事業の沿革

History of Hotel Business



### ラグナガーデンホテルの開業

明海グループ最初のホテルであるラグナガーデンホテルは、1990（平成2）年にホテル用地を取得し、1992年7月に開業した。バブル景気の崩壊直後で、観光業界そのものが低迷していた。沖縄の観光資源は恩納村と那覇市に集中しており、中部の宜野湾市は観光スポットとしての認知度が低かったため、営業的に苦戦を強いられた。

だが、野球グラウンドに隣接している好立地から横浜ベイスターズの春・秋キャンプの宿舎に選定され、地道な営業活動もあり宿泊利用客も増えていった。さらにJTBが宿泊者アンケートをもとに評価した「満足度90点以上の宿」には1998年度以降選出され続けている。2002年7月に琉球モダンをテーマにオープンした新館も好評である。



オープニングセレモニー／Opening Ceremony



ラグナガーデンホテル(1992年)／Laguna Garden Hotel (1992)

### Opening of Laguna Garden Hotel

The Laguna Garden Hotel, the Meiji Shipping Group's first hotel, was opened in July 1992 after acquiring a plot of land in 1990. Tough conditions made business difficult, however. First, the tourism industry went into a slump immediately following the burst of the bubble economy. In addition, tourism resources in Okinawa are concentrated in

Onna Village and Naha City, with Ginowan City in central Okinawa relatively unknown as a sightseeing spot.

Nonetheless, the number of guests has been increasing due to sustained marketing activities and the fact that the hotel is used by the Yokohama BayStars baseball team during its spring and autumn training camps owing to its proximity to the baseball ground. A new annex, which was opened in July 2002 based on the concept

"modern Ryukyu," has received favorable reviews, and the hotel was included in a list of places to stay with a satisfaction rating exceeding 90 points in fiscal 1998. The score is calculated using a survey conducted by the Japan Travel Bureau. The hotel has been selected for the list every year following its initial entry.





北海道ニセコ・稚内に  
進出

2007年3月、日本航空よりホテル日航アンヌプリの株式100%を購入、子会社化した。11月には内装をScandinavian Chicをテーマに全面改装し、新たにニセコノーザンリゾート

トアンヌプリとして再オープンした。

2010年2月には、稚内全日空ホテルを稚内市の第3セクターより事業譲渡で取得した。ニセコはパウダースノーのスキーリゾートとして冬場に、稚内は「利尻・礼文・サロベツ国立公園」の観光拠点として夏場

に、同じ北海道にありながら繁忙期が異なることによる経営の安定化と効率化が図られた。

Inroads into Niseko and Wakkanai in Hokkaido

Hotel Nikko An'nupuri joined the Meiji Shipping Group after all of its shares were acquired from the JAL Group in March 2007. It was reopened as Niseko Northern Resort, An'nupuri in November of that year following total renovation based on the concept "Scandinavian Chic."

The Meiji Shipping Group acquired ANA Hotel Wakkanai in

February 2010 from the third sector of Wakkanai City. Niseko is a popular town in the winter months as a ski resort with excellent powder snow while Wakkanai is busy during summer due to Rishiri-Rebun-Sarobetsu National Park. Since both of these facilities are in Hokkaido, the Company seeks to ensure strong year-round business to provide stability and efficiency in management.



横浜ベイスターズ優勝パレード(1999年)/Victory parade of Yokohama BayStars, NPB (1999)



ラグナガーデンホテルのディナーショーに出演したレイ・チャールズ(左)/Ray Charles appeared at a dinner show at the Laguna Garden Hotel(2001)

ラグナガーデンホテル(2010年)/Laguna Garden Hotel (2010)









1921-2010



# 7

大正10年—平成22年

## 不動産事業の沿革

History of Real Estate Business



### 90 Years of the Meikai Building

The Meikai Building, constructed by the Company on land in Akashi-machi, Chuo-ku, Kobe, is considered a symbol of the international port city of Kobe.

Completed in 1921, the building was viewed as one of Kansai's most modern structures at the time. Several core marine transport-related organizations in addition to Meiji Shipping leased

space in the building, which became a key base in Japan's shipping industry. An air raid damaged the building when the Pacific War neared its end in June 1945. Restoration followed and it was requisitioned by the General Headquarters of the Allied Forces (GHQ) after the war before being returned to the Company in April 1952.

The Great Hanshin-Awaji Earthquake struck in January 1995. Even this building that

escaped collapse had to be destroyed. Unfortunately, this meant the 74-year history of the Meikai Building came to a close.

Konoike Construction Co., Ltd. reconstructed the building based on a design by Yasui Architects & Engineers, Inc.

Three years later in January 1998, a newly revamped Meikai Building was completed. The design, befitting the image of the port city of Kobe, formerly an enclave for foreign residents, won

2階増設時(1940年頃)／Before World War II (1940)



明海ビル新館増築後(1957年頃)／After building the new annex of the Meikai Building(1957)



### 明海ビルの90年

神戸市中央区明石の地に当社が建てた明海ビルは、国際港湾都市・神戸のシンボルともいえる存在である。

1921(大正10)年に竣工した明海ビルは関西有数の近代建築と評価され、当社のほか主要な海運企業・団体が多数入居し、日本海運業界の一大拠点となった。太平洋戦争末期の1945年6月、神戸大空襲で被災したものの復旧、戦後はGHQにより接収されたが、1952(昭和27)年4月に返還された。

新築時入館者；神戸海運集会所、日本船主協会、ロイドレジスター、中村汽船、澤山汽船、樺太汽船、昭和商船、日之出汽船、深沢汽船

終戦直前入館者；日本海運集会所、川崎汽船、大連汽船、船舶運営会、藤永田造船所、三井船舶、日本船主協会、玉井商船、田の丸汽船、東洋海運、造船統制会

1995(平成7)年1月、阪神・淡路大震災が発生。倒壊はまぬがれたものの解体を余



儀なくされ、人々に惜しまれつつ、明海ビルは74年の歴史に幕を閉じた。

再建は、安井建築設計事務所のデザイン設計により、鴻池組が工事施工した。

3年後の1998年1月、新しく生まれ変わった明海ビルが竣工した。かつて外国人居留地であっ

た港町神戸のイメージに相応しいデザインが、第8回神戸市建築文化賞の復興建築賞を受賞した。その他、グループ所有の主なオフィスビルとして、新明海ビル、明海京橋ビル、明海三宮ビル、明海三宮第二ビルがある。

### 新サフィール中目黒ビルの建設

2010年7月、東京都目黒区で新サフィール中目黒ビルが竣工した。明治海運東京本部、東明汽船、サフィールホテルズのオフィスほか、店舗・住居による最新の複合用途ビル

a prize for reconstructed buildings in the 8th architectural culture awards of Kobe City. Furthermore, the Meiji Shipping Group owns the Shinmeikai Building, the Meikai Kyobashi Building, the Meikai San-nomiya Building, Meikai San-nomiya Building II and other buildings as office buildings.

### Construction of New Surfeel Nakameguro Building

The new Surfeel Nakameguro Building was completed in Tokyo in July 2010. This mixed-use building incorporates retail premises and apartments in addition to Meiji Shipping's Tokyo Headquarters and its affiliates. It features various leading-edge functions aimed at environmental preservation such as solar power

generating systems, insulating exterior paint, a rooftop garden, double-glazed glass, LEDs, energy-efficient electrical equipment, non-water toilet systems, high-efficiency fluorescent lamps with daylight sensors, motion sensor lighting (restrooms) and low-energy air-conditioning systems.



阪神・淡路大震災以前／Before Great Hanshin-Awaji Earthquake

震災直後／Shortly after Great Hanshin-Awaji Earthquake



再建直後(1998年)／Just after rebuilding(1998)



である。環境対策として、太陽光発電システム、外壁断熱塗装、屋上緑化、複層ガラスの仕様、LED、オール電化、無水トイレ、高効率蛍光灯+昼光センサー、人感センサー照明(トイレ)、省エネ型空調システムなどの最先端の機能を装備している。

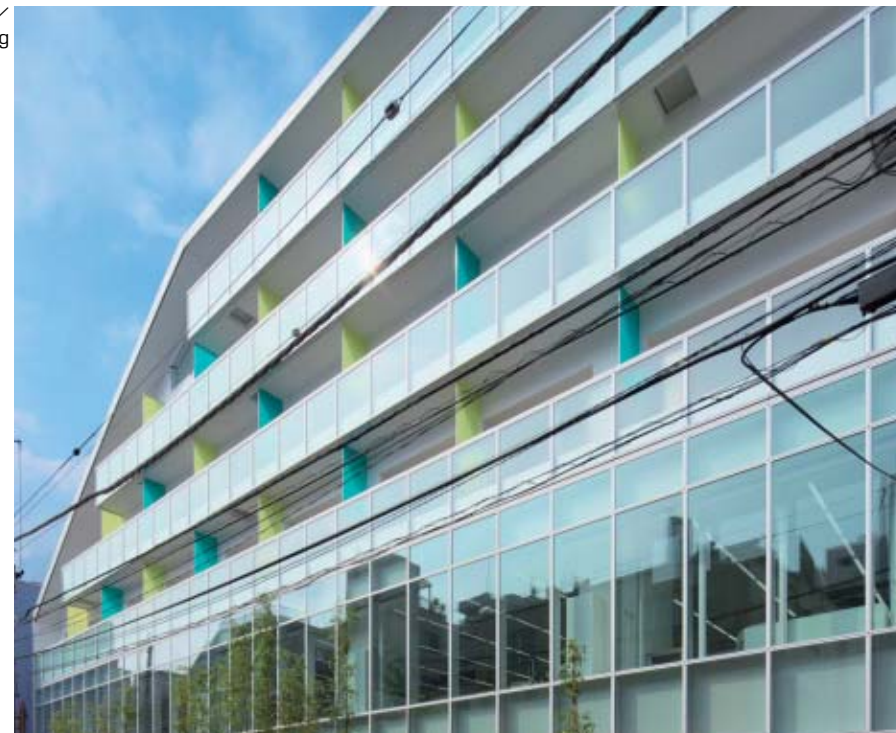


新明海ビル / Shinmeikai Building

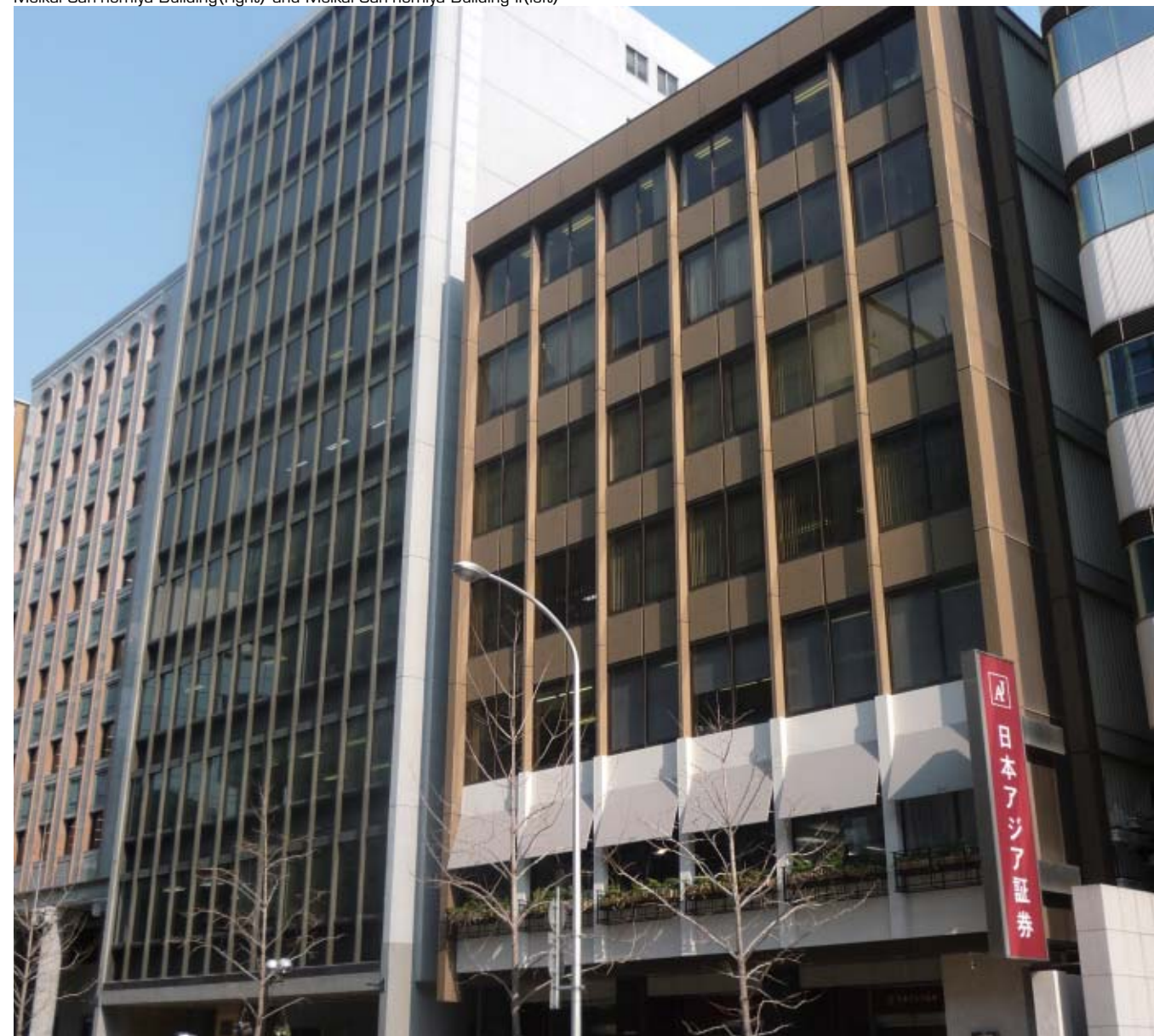
明海京橋ビル / Meikai Kyobashi Building



サフィール中目黒ビル / Surfeel Nakameguro Building



明海三宮ビル(右)、明海三宮第二ビル(左) / Meikai San-nomiya Building(right) and Meikai San-nomiya Building II(left)







# 8

## 明海グループ新規事業

New Businesses of the Meiji Shipping Group



### Sale of Custom Kitchen Fixtures and Supply of Marine Parts and Equipment: Tacty Corporation

In keeping with the unrestricted nature of the corporate culture, the Group moved into a completely new era of business with the import of Italian kitchens and European pottery and interior goods in 1987 through Meikai Kosan K.K. The Kitchen Fixtures Sector was spun off from Meikai Kosan K.K. as Surfeel Meikai in 1996 to increase sales. This com-

pany was renamed Tacty Corp. in April 1999 in order to further boost marketing appeal. Leveraging extensive retail and distribution experience gained through the Kitchen Fixtures Sector, Tacty Corp supplies marine equipment and parts as well as ship lubrication oil, paint and other general goods, and provides repair services for key marine equipment, components and nautical instruments. It has grown into a steady business for the Group.

### Restaurant Business: Tempu and An-non

Established largely due to the success of the Chinese restaurant in the Group's Laguna Garden Hotel in Okinawa, "Tempu" was opened in 1998 in the underground floor of the Meikai Building. Similarly, a branch of the hotel's popular Okinawan-style "An-non" restaurant was opened in July 2010 on the first floor of the Surfeel Nakameguro Building. Both restaurants have been well received due to their high standards of service and reasonable

### システムキッチンの販売および船用品の供給／タクティ

1987(昭和62)年、当社は自由闊達な企業文化を伸ばそうと、イタリア製のキッチンやヨーロッパの陶器およびインテリア小物等の輸入販売を明海興産を通じて始めた。1996年にはキッチン部門を明海興産から分離独立させサフィール明海として営業拡大を図った。同社はさらなる業務拡大のため、1999年4月より社名をタクティと変更、培った小売流通の経験を活かして、船用機器部品を主として、船用潤滑油、船用塗料、一般船用品の供給、および主機、補機、航海計器の修理手配等を行い、ビジネスとして着実に育っている。



タクティ イタリアンキッチン/Italian Kitchen: Tacty

### レストラン／天府、あんのん

沖縄ラグナガーデンホテルで好評の中国料理レストラン「壺中天」の四川の味をさらに広めようと、1998年、「天府」を明海ビルの地下にオープンした。また同じく好評の「和琉ダイニング あんのん」を2010年7月、サフィール中目黒ビル1階にオープンした。両店とも高級感のある店構えながら、リーズナブルな価格で好評を得ている。



タクティ 船用品/Ship's spare parts and related machinery: Tacty



レストラン 天府/Restaurant Tempu



レストラン あんのん/Restaurant An-non



## 経理センター／メイナン

ITの発達に伴い、遠隔地であっても立地コストの安価な沖縄での業務が可能となり、2005年9月、メイナンは船舶保有会社の経理業務を受託することになった。その後、2010年2月からはホテル3社の経理業務も受託することになり、

明海グループの経理処理の中心として育っている。

## 介護事業／明海興産

日本でも超高齢社会の到来が予見されるなか、2006（平成18）年、セントケアの事業所として訪問看護事業をスタートさせた。2007年9月、明海興産の事業として本格的に業務活

動に入り、2010年7月より訪問介護事業を併設した。将来的には特別養護老人ホームへの進出も考えている。社会貢献の観点からも、この事業を大切に育成したいと考えている。

price.

## Accounting Center: Meinan

Advancements in IT enable some operations to be handled remotely in the less costly location of Okinawa. In September 2005, Meinan was set up there to handle accounting for the Group's shipping companies. In February 2010, the company was entrusted with the accounting of the Group's three hotels and now takes care of most of the Group's accounting works.

## Nursing Care Business: Meikai Kosan

A home-visit nursing service was started by Meikai Kosan K.K in 2006 amid forecasts of the advent of Japan's super-aging society. The service went into full swing in September 2007 and a home-visit care business established in July 2010.

The Company is considering a venture into special nursing homes for the aged in the future. This business will be nurtured from the perspective of contributing to society.



メイナン／Accounting Center: Meinan



メイナン／Meinan



看護師による看護業務／Nursing care service





MK Centennial Maritime B.V.  
社長

長司 圭三

MK Centennial Maritime B.V.  
Keizo Choji  
President

## 高度な専門性を備えた 「World Class Owner」へ

### ◇明治海運が海外進出する上で、ターニングポイントとなったのは？

第一に、1970年代の海運不況と急激な円高による日本籍船の競争力低下がありました。船主として所有船に外国人船員を配乗させ、国際競争力を確保していくためには、必然として、海外進出していかざるをえなかったのです。その時同時に、現在大きなビジネスとなっている船舶管理部門も産声を上げました。

第二に、2003年12月のエクソンモービル社とのT.M. HARMONY号の契約更改が、営業面でのステップアップとして非常に大きかったです。エクソンモービル社に何度か説明に行ったものの、今考えれば拙いプレゼンテーションで汗顔の極みでした。しかし、いろいろなプレゼンテーションを繰り返し続けていると、新たなビジネスに結びつくチャンスが訪れます。当時の担当者とは、今でも交流があります。

その後、安全運航・効率運航に高度なレベルを求めるメジャーオイルのエクソンモービル社と合計で6隻のタンカーの備船契約を結べたことは、世界の海運業界でほとんど無名であった当社にとって、海外営業活動が格段に行いやすくなりました。

### ◇営業戦略上の重点は？

営業面に限らず明治海運そのものに言えることですが、一番重視しているのは慎重かつ真面目な企業姿勢だと思います。我々は、海という自然の脅威にさらされながら船を運航しています。事故をおこしたら、備船者にも一般社会にも多大な迷惑をかけてしまう。本船運航に限らず、陸上の船舶管理や他の業務も、慎重かつ真面目に進めていく必要があります。

もう一つは、きめ細やかな対応です。契約締結後、運航開始後に生じる課題を、きめ細かくスピーディーにクリアにしていく必要があります。2010年11月に、欧米初の拠点としてオランダにMK Centennial Maritime B.V.を設立しましたが、時差が大幅に短縮され、欧米の備船者とのコンタクトがきめ細やかにできるようになりました。

最後に、技術力と英語力ですね。海運ビジネスは世界を相手にしています。その内容を英語で的確に表現できなければ、相手側に伝わらず、契約締結に至りません。明治海運やその海運部門の関係会社では、

## Toward Becoming A World-Class Owner with Highly Advanced Expertise

### What were the turning points underlying Meiji Shipping's move to expand operations overseas?

First of all, the competitiveness of Japanese-registered ships declined due to the sharp appreciation of the yen and the downturn in the shipping industry in the 1970s. As a shipowner, Meiji Shipping deployed foreign crew on its ships and had no choice but to expand operations overseas out of necessity to maintain its international competitiveness. At the same time, our marine technical division started to render ship management services for third parties, which today is one of our major businesses.

As a second turning point, entering into a charter contract for the *T.M. Harmony* with ExxonMobil Corporation in December 2003 was extremely significant and represented a major leap forward in terms of shipping business. During the renewal process, we made repeated corporate presentations to ExxonMobil. In looking back now, these presentations were inept and I feel embarrassed about the lack of capability. Nevertheless, we repeatedly made various presentations that eventually created opportunities that led to new business. To this day, I still have contact with the persons in ExxonMobil who were in charge during the time of these presentations.

We subsequently concluded several charter contracts, which eventually covered a total of six tankers with ExxonMobil, which as a major oil company demands an advanced level of safe and efficient operations of those ships. Because we were a virtually unknown player in the global shipping industry at this time, the concluding of these charter contracts with ExxonMobil dramatically facilitated Meiji Shipping's overseas business activities.

### What is the particular emphasis of your sales strategy?

I believe that our most important priority is to maintain a prudent and earnest corporate stance. This applies not only to business activities but also to Meiji Shipping as a whole. Meiji Shipping operates its ships facing threats from the ocean and nature.





英語力を強化しています。

### ◇今後の抱負は？

明治海運の目指す「World Class Owner」とは、たんに船舶数の多い、マスの大船主を指すものではありません。

海運市況の変動に常に対処できる各種船種を有するバランスのとれた船隊の整備、バラスト水処理規制やボイラー排ガス規制など環境面への配慮、金融市場変動に左右されにくい資金調達、などさまざまなテーマを乗り越えて、世界中の傭船者から信用されてこそ「World Class Owner」なのです。

そのためにも法律、海技、保険、財務、会計での専門性をより一層高めていく必要があります。

日々の仕事をこなしているだけでは、「World Class Owner」になりません。自分から積極的に動いて貪欲に知識を吸収するよう、社員は努力を続けて頂きたい。



MKCMのオフィスのビル/MKCM office building

We are aware that any accident that occurs would cause major disasters for the charterers and the general public. With this in mind, it is paramount that we undertake every aspect of our business prudently and earnestly, and not limit these efforts solely to our ships' operations but to shore-based ship management as well as other businesses.

Another crucial emphasis of our strategy focuses on making highly detailed responses. It is absolutely essential that we meticulously and speedily solve various issues that arise after a charter contract has been concluded and once operation of the ship is commenced. MK Centennial Maritime B.V., which is our first base in a western country, was established in the Netherlands and commenced operations in November 2010. By establishing this base, the time gap has been effectively reduced and we are now better positioned to make more finely tuned responses to the needs of our clients in Europe and the United States.

Finally, other key points in our strategy are possessing necessary technological and English-language capabilities. In the maritime business, we must deal with the rest of the world as our business partners. Being able to accurately express the finer aspects of this business is essential for communicating these details to other parties and for concluding contracts. Meiji Shipping and its group companies in the marine sector will step up efforts to strengthen their English-language capabilities.

### What are your aspirations for the future?

Meiji Shipping aspires to become a World-Class Owner. This entails more than simply being a large ship owner with numerous ships. Rather, being a World-Class Owner requires that we have a well-balanced fleet composed of a variety of ships, continually respond to changing circumstances in maritime industries, consider various areas of the environment that include ballast water treatment regulations and boiler exhaust regulations, establish financial strength that is not easily affected by fluctuations in the financial market can overcome a host of issues and address relevant facets, and are trusted by our clients around the world.

To become a World-Class Owner, we must also further raise our expertise in such areas as law, maritime technology, insurance, finance and accounting. We will be unable to become a World-Class Owner simply by performing routine tasks on a daily basis. I ask our colleagues to continue making their own best efforts to move and act proactively and to avidly absorb new knowledge.





エム・エム・エス株式会社  
代表取締役社長  
宮本 巧  
MMS Co., Ltd.  
Takumi Miyamoto  
President

## 時代の半歩先を進む 船舶管理を

### ◇明治海運が船舶管理業務に進出した経緯は？

1970年代の海運不況により、明治海運でも多くの船員が陸上勤務への移行を余儀なくされました。彼らが船員時代に培ったノウハウを陸上業務でも活かしてもらい、そして海運業務の基盤をより一層強化して、世界的な海運会社の仲間入りを明治海運も果たそうと、1974年に船舶管理部門を独立させてインターナショナルマリンコンサルタントを設立したのがその嚆矢です。

1980年代の大規模海洋汚染の発生を契機に、1992年海洋汚染防止条約が改正され、安全や環境、人材面で高度なクオリティが海運業にも求められるようになりました。それらのクオリティを、組織的かつ長期間にわたって維持することが、一流船主の前提としてクローズアップされるようになり、また近年の世界的な環境保全への関心の高まりで、船舶管理業務のさらなるクオリティ向上が必要とされています。



## Ship Management a Half-Step Ahead of the Times

### What was the background underlying Meiji Shipping's advance into ship management operations?

Due to the downturn in the shipping industry in the 1970s, large numbers of seafarers, even at Meiji Shipping, had to be transferred to shore-based jobs. However, these employees were able to apply the know-how cultivated during their days working as seafarers to their shore-based jobs and this further strengthened the foundation of our ship management. As part of efforts to join the ranks of global shipping companies, in 1974 Meiji Shipping spun off its Marine and Technical Division as an independent entity and established International Marine Consultant Inc. This marked the start of our advance into the international arena.

Spurred by incidents of large-scale marine pollution in the 1980s, the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships was revised in 1992. Accordingly, even higher quality standards were demanded from the shipping industry in the areas of safety, the environment and personnel. Maintaining quality in these areas systematically over the long term came under close scrutiny as a precondition that must be met for being a first-rate shipping company. Moreover, in recent years, rising interest in global environmental preservation has made it necessary to further raise quality in ship management.

### During the process of expanding your ship management network to cover all regions of Asia, did you face any differences in values and customs in various countries?

Meiji Shipping operates ship management offices in Japan, the Philippines, Singapore and India and thus there are naturally differences in cultures and customs. Staff is also comprised of a melting pot of people from different countries. Accordingly, we do not impose Japanese values upon these staff and also respect local desires while undertaking our operations. At the same time, we are promoting human resources development and human resources management with an emphasis on providing stable employment and equal opportunities.

People are the most important element in ship management and for this reason we regard people as "human assets." Accordingly, we have established back-up structures that enable persons in each country who are involved in sea or shore-based work to devote themselves to their jobs and allow each



### ◇船舶管理網をアジア全域に拡大していく過程で、各国の価値観や風習の違いに直面することはありましたか？

明治海運の船舶管理オフィスは日本、フィリピン、シンガポール、インドに点在しているので、文化や風土の違いはもちろん存在します。スタッフも各国の人が混在していますので、日本の価値観を無理やり押しつせず、現地の要望も尊重しながら業務を進めています。また雇用の安定と機会均等を重視した人事管理並びに人材開発を進めています。

船舶管理で一番大切な要素は、人材です。「人財」と書いたほうが、しっくりきます。各国の陸上・海上勤務者が自分の仕事に打ち込め、本人のキャリアアップにつながるようなバックアップ体制を整えてきました。その一方で、業務上齟齬が生じないように、海上勤務について詳細なマニュアルを整備し、船員教育制度や内部監査機能を充実させています。

船舶管理全体を統括しているエムエムエスでは、インド人とフィリピン人の船長・機関長経験者を陸上職員として2000年より起用しはじめましたが、今では外国人海技者が全体の半数を超え、重要なポストを占めています。

### ◇明治海運の船舶管理の特色は

船舶管理は、船員のローテーションや労務管理だけでなく、トラブル発生時の交渉や各国政府の法改正への対応など多岐にわたる能力が要求されます。あらゆる要素に、迅速かつ的確に対処できるようにしています。そのようなノウハウの蓄積を経て、自社船の船舶管理から他社の船舶管理へ、船舶の検査業務や技術支援業務、そして船員管理へと業務範囲を広げていきました。

### ◇今後の抱負は？

世界の海運業界は、この10年で様変わりしました。国際競争力をつけるために明治海運グループも船舶数を増やしていく必要がありますが、そのような中でも一船一船の管理を大切に行いたい。

地道な作業ですが、一船一船の管理をしっかりと行うことが一番の基本であり、最大の武器だと思っています。

もう一つは、時代のニーズを先取りすること。新たな法令ができたからそれに対応していこうではなく、時代を先読みして将来を見すえた対応をしていきたいです。

国籍や地理上の違いを乗り越え、明治海運グループという1つのブランドの下で、ワールドクラスのプロ集団であり続けたいと望んでいます。

individual to advance their careers. On the other hand, to ensure that no inconsistencies arise in our operations, we have prepared a detailed manual covering shipboard jobs and have upgraded our crew training system and internal auditing functions.

MMS, which controls overall ship management, began hiring Indian and Filipino seafarers with experience as ship captains and chief engineers for shore-based positions. Currently non-Japanese marine and technical staff account for over half of these positions and occupy crucial posts within the company.

### What are the chief characteristics of Meiji Shipping?

Ship management demands an extensive range of capabilities that include not only maintenance and crew management, but also carrying out negotiations when troubles occur as well as responding to any revisions of laws by the governments of various countries. Our ship management operations strive to respond quickly and accurately to all matters. By accumulating know-how in this area, we have expanded the scope of our business operations from managing our own ships to managing the ships of other companies, performing ship inspections, providing technological support and carrying out crew management.

### What are your hopes for the future?

The situation in the world maritime industry has changed during the past 10 years. To enhance its international competitiveness, the Meiji Shipping Group must increase the number of ships in its fleet. As we do so, I would like to devote great care to managing each and every ship. Although ship management is a low-profile operation, firmly managing each ship is the most fundamental aspect of our operations and our most important competitive weapon.

We must also anticipate the needs of the times. Rather than responding just because a new law has been established, we must anticipate the needs of the times and be proactive to make future-oriented responses.

I would like to overcome differences in nationality and geography and continue being a world-class organization of professionals that operates under a single brand, namely, the Meiji Shipping Group.







明治海運株式会社  
代表取締役 常務取締役  
丑嶋 淳  
Meiji Shipping Co., Ltd.  
Jun Ushijima  
Executive Director

## 社会に貢献する 明海グループに

◇明治海運は100年の間にさまざまな事業に進出しましたが、なかでも、1990年のホテル事業への進出が目立ちます。

1980年代半ば、沖縄の宜野湾市からホテル誘致の話をいただきました。サービスのホテル業と輸送の海運業には接点がないように見えるかもしれませんが、大勢の人間が1つの船の運航に、あるいはホテルの運営にあたるという意味では、両者は近いものがあります。両者とも装置産業であり労働集約型産業であります。

海運業と同様にホテル業でも、サービスの基本はお客様の期待に応えることであり、それ以上でもそれ以下でもありません。無駄なサービスを押しつけず、無駄なコストを抑え、適正な料金でサービスを提供していく。これが両ビジネスの基本であると思います。海運ビジネスで蓄えたこのノウハウを生かし、ラグナガーデンホテルをはじめとしたホテル業に船出したのです。

その後、北海道のニセコ、稚内のリゾートホテルを取得したのは、北海道と沖縄は国内の2大観光地であるだけでなく、人気の動きが対照的なのです。沖縄の集客が落ちている時は、北海道に観光客が集まっている。経営上バランスが非常にいいのです。同じリゾートホテルでも3つとも立地条件が異なるので、それもまたバランスの良い運営につながっています。



## Becoming a Group that Contributes to Society

Meiji Shipping has entered a variety of businesses during the past 100 years and one of the most noteworthy of these was our foray into the hotel business in 1990.

In the mid 1980s, Meiji Shipping was solicited by Ginowan City in Okinawa regarding the establishment of a hotel. At first glance there appears to be little in common between the hotel business, which provides services, and the shipping industry, which engages in shipping. Nevertheless, when considering that numerous people are involved in the operation of one ship as well as the operation of a hotel, both of these industries have closely similar features. Additionally, both the hotel and shipping industries are equipment-based industries as well as labor-intensive industries.

Just as in the maritime industry, meeting the expectations of customers is the basis of service in the hotel industry. No more and no less. I also believe that the basis of both businesses is to avoid providing meaningless services, curtailing needless costs and providing services at appropriate rates. We embarked on the hotel business starting with the Laguna Garden Hotel which utilized the know-how gained in the shipping business.

Meiji Shipping subsequently acquired resort hotels in Niseko and Wakkanai, both in Hokkaido. We purchased these hotels not just because Hokkaido along with Okinawa are two major resort destinations in Japan but also because of contrasting trends in popularity between Hokkaido and Okinawa, depending on the time of year. During the times of year when Okinawa's ability to attract customers declines, Hokkaido's popularity rises, which provides us with a very good balance operationally. Moreover, all three of our resort hotels feature distinctly different locational conditions, which also promotes balanced operations.

### What are the characteristics of Meiji Shipping Group management?

Whether in the real estate or hotel business, Meiji Shipping does not start new projects until its existing projects are firmly on track. We also refrain from pursuing any expansion without first attaining our targets. Also, rather than formulating highly detailed plans, we move flexibly in accordance with actual circumstances. Moreover, we place high value on sales activities to ensure that current projects get solidly under way. To this end, we undertake earnest sales activities aimed at attracting guests to our resort hotels and



### ◇明治海運グループの経営の特徴は、どのようなものでしょうか？

不動産でも、ホテルでも、手持ちの案件が軌道に乗るまでは、新たな案件に着手しません。はじめに達成目標ありきで拡大路線を走ることは、控えています。綿密な計画を立てるよりも、状況次第でフレキシブルに動くようにしています。そして、手持ちの案件を軌道に乗せるべく、営業を大切にしています。リゾートホテルの集客、テナントビルの入居でも地道な営業活動を展開しています。

### ◇今後の抱負は、どのようなものですか？

将来性を吟味して事業を拡大していくにしても、社会に貢献できる事業も実施していきたいですね。海運会社というのは、海上が活動の舞台です。陸上の一般社会との関わりは、実は希薄なのです。景気の変動の激しい業種なので、不動産のような安定した事業を確保することが大切ですが、収益だけでなく、陸上で社会貢献につながる仕事も大切にしたいと考えています。介護事業は、社会貢献度が非常に高いだけに、明海グループとしては大切に育てていきたい事業の一つです。

### ◇最後に、グループ社員に一言お願いします。

会社をつぶさないように(笑)

莫大な利益をあげなくてもいい。とにかく存続させてほしい。私の世代というのは、会社を守りたいのが第1なのです。若手の世代には、200年目も続いている会社にしてほしいとお願いしたいです。



soliciting occupants for tenant buildings.

### What are your ambitions for the future?

Even as we expand our business upon examining future potential, my desire is to also undertake businesses that contribute to society. A shipping company's main sphere of business activity is of course the ocean. In fact, we have very little involvement with the shore-based general public.

However, the shipping industry is characterized by volatile cyclical changes, and therefore having stable businesses such as real estate is also crucial. I would like to place high value on such shore-based businesses that not only generate stable profits but also enable us to contribute to society. The nursing care business makes an extremely high contribution to society. For this reason, the nursing care business is one of the businesses that I would like to carefully nurture within the Meiji Shipping Group.

### Finally, do you have any message for employees?

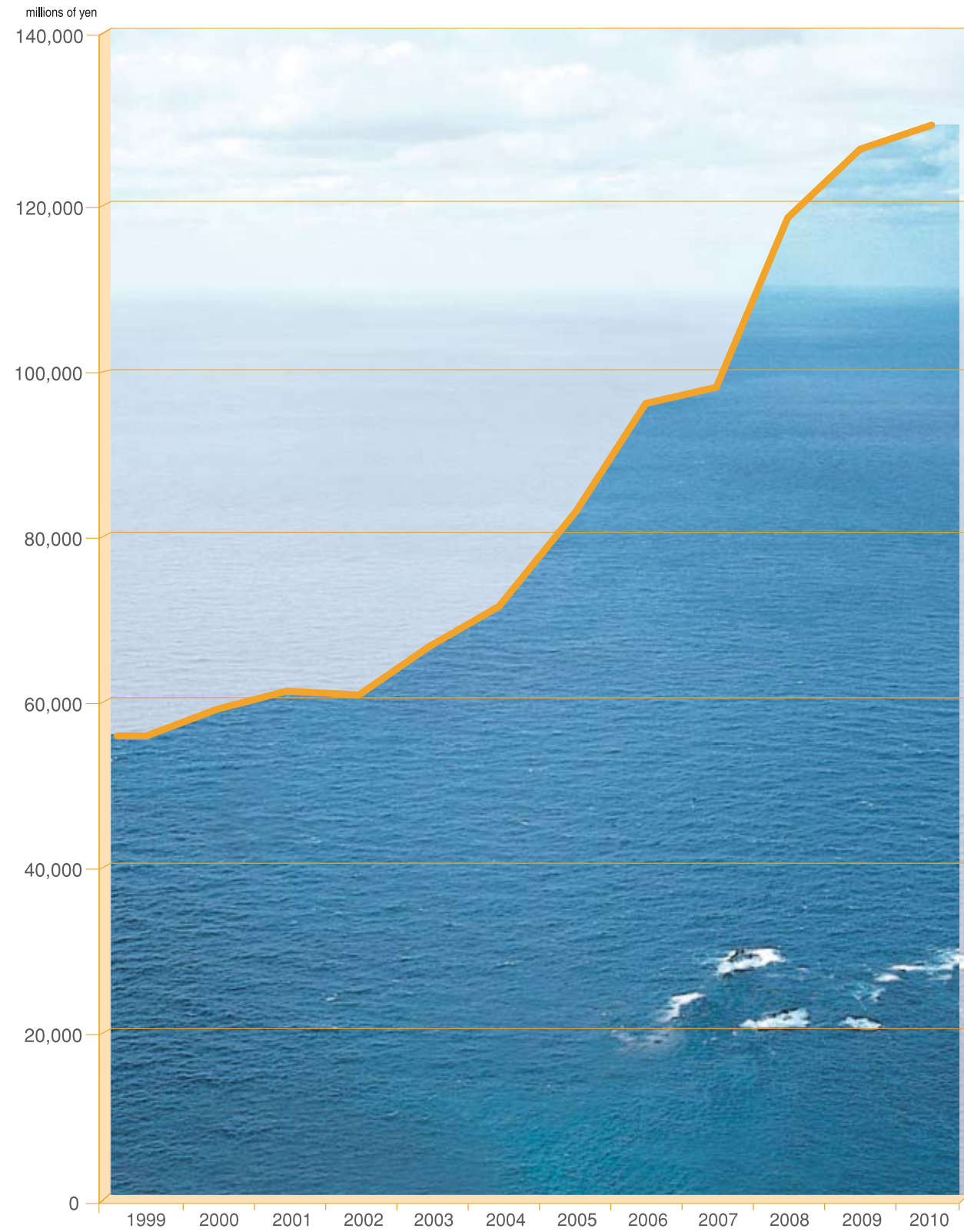
While it is not necessary to achieve enormous profits, at any rate, I ask you to work to ensure Meiji Shipping's continued existence as a company. My generation placed top priority on protecting the Company. I would like to see the current generation of younger employees assure that Meiji Shipping continues to its 200th year.



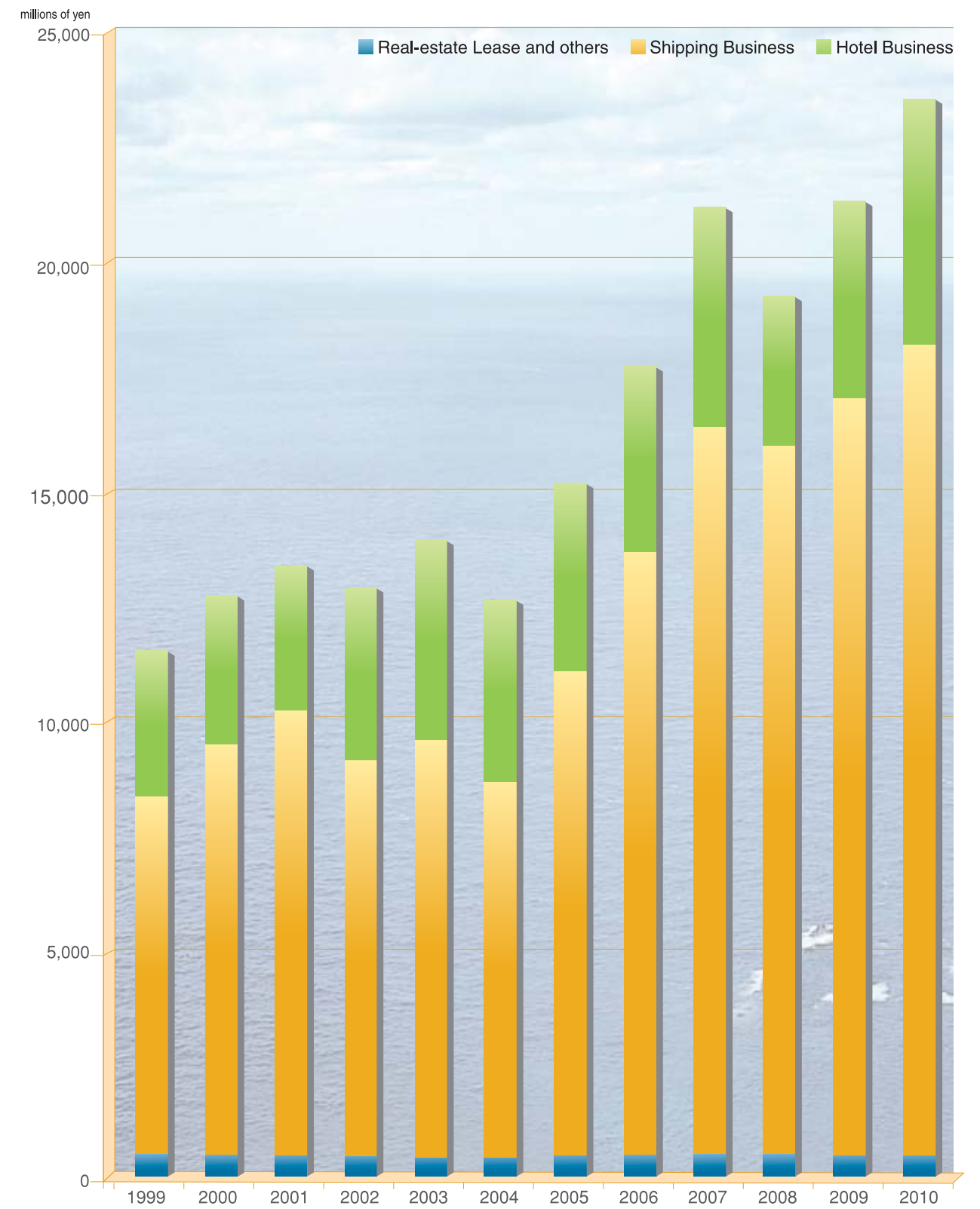




# Total Assets




# Business Earnings







Vessel Name	Owner	Builder	Built	DWT
LUMINOUS ACE	T&M MARITIME	MINAMINIPPON	January, 1995	15,181
COMET ACE	BRIGHT OCEAN	KANASASHI	February, 2000	14,283
PROGRESS ACE	BRIGHT OCEAN	SHIN KURUSHIMA	November, 2003	19,512
PARADISE ACE	BRIGHT OCEAN	mitsubishi	September, 2004	19,080
QUEEN SAPPHIRE	MELODIA MARITIME	mitsubishi	September, 2009	18,638
PCTC 5 vessels				86,694
T.M. HARMONY	MAYBARU SHIPPING	MITSUI	December, 1996	264,992
ESTEEM GRANDEUR	MAYBARU SHIPPING	NAMURA	September, 1997	84,999
TAKASE	NT MARITIMA	MITSUI	January, 1999	314,250
SINGAPORE VOYAGER	MAYBARU SHIPPING	NAMURA	January, 2003	105,850
SILVER LINING	MELODIA MARITIME	SHIN KURUSHIMA	February, 2003	46,013
ESTEEM SPLENDOUR	ESTEEM MARITIME	UNIVERSAL S.B.	January, 2005	106,488
ETERNAL DILIGENCE	T & M MARITIME	ONOMICHI	January, 2005	74,994
TOKIO	ESTEEM MARITIME	mitsubishi	February, 2005	306,206
ETERNAL PRIDE	M & M SHIPHOLDING.	ONOMICHI	March, 2006	74,993
CHALLENGE PLUS	MELODIA MARITIME	SHIN KURUSHIMA	October, 2006	45,822
ESTEEM BRILLIANCE	MAYBARU SHIPPING	MITSUI	November, 2006	110,802
TAIGA	ESTEEM MARITIME	MITSUI	March, 2007	311,141
CHALLENGE PACIFIC	MIKOM TRANSPORT	ONOMICHI	July, 2007	47,286
MAERSK MISUMI	MAYBARU SHIPPING	ONOMICHI	September, 2008	47,186
MAERSK MATSUYAMA	T & M MARITIME	ONOMICHI	November, 2008	47,165
EAGLE SAPPORO	MAYBARU SHIPPING	MITSUI	December, 2008	110,448
TSUSHIMA	MAYBARU SHIPPING	MITSUI	December, 2008	310,391
B.W. TOKYO	MELODIA MARITIME	mitsubishi	April, 2009	54,936
B.W. KYOTO	MELODIA MARITIME	mitsubishi	November, 2010	54,936
Tanker 19 vessels				2,756,826
GYN YOH	T & M MARITIME	OSHIMA	November, 1988	43,117
MIMOSA DREAM	T & M MARITIME	TSUNEISHI	January, 1997	48,309
AEGEAN FALCON	MELODIA MARITIME	MITSUI	July, 2000	50,296
CAPE HERON	TRINITY BULK	MITSUI	February, 2005	177,656
U-SEA INITIATOR	PRIMATE SHIPPING	MITSUI	June, 2007	56,017
Bulk Carrier 5 vessels				375,395
Total 29 vessels				3,218,915

Building Name	Owner	Location	Number of Stories	Site Area	Total Floor Space
Meikai Building	Meiji Shipping Co., Ltd.	Kobe	10 floors above the ground and 1 below	1,884.75m <sup>2</sup>	14,241.78m <sup>2</sup>
Meikai Kyobashi Building	Meiji Shipping Co., Ltd.	Tokyo	8 floors above the ground and 1 below	272.26m <sup>2</sup>	1,894.42m <sup>2</sup>
Meikai-Sannomiya Building	Tohmei Shipping Co., Ltd.	Kobe	8 floors above the ground and 2 below	473.31m <sup>2</sup>	3,077.11m <sup>2</sup>
Surfeel Nakameguro Building	Meikai Kosan K.K.	Tokyo	4 floors above the ground and 1 below	402.86m <sup>2</sup>	1,341.11m <sup>2</sup>
New Surfeel Nakameguro Building	Meikai Kosan K.K.	Tokyo	6 floors above the ground and 1 below	1,016.77m <sup>2</sup>	3,000.00m <sup>2</sup>
Shin Meikai Building	Meiji Real Estate Co., Ltd.	Kobe	9 floors above the ground	770.64m <sup>2</sup>	4,748.09m <sup>2</sup>
Meikai-Sannomiya No.2 Building	Meiji Real Estate Co., Ltd.	Kobe	13 floors above the ground and 1 below	453.52m <sup>2</sup>	5,029.23m <sup>2</sup>
Izumisaki Building	Meiji Real Estate Co., Ltd.	Okinawa	10 floors above the ground and 1 below	336.02m <sup>2</sup>	2,294.65m <sup>2</sup>
Name of Hotel	Owner	Location	Number of Stories (Rooms)	Site Area	Total Floor Space
Laguna Garden Hotel	Ginowan Kanko Kaihatsu Co., Ltd.	Okinawa	13 floors above the ground and 1 below (303 Rooms)	30,426.21m <sup>2</sup>	34,370.00m <sup>2</sup>
Niseko Northern Resort, An'nupuri	Ginowan Kanko Kaihatsu Co., Ltd.	Hokkaido	3 floors above the ground (152 Rooms)	75,324.02m <sup>2</sup>	11,132.00m <sup>2</sup>
ANA Hotel Wakkanai	Hotel An'nupuri Co., Ltd	Hokkaido	12 floors above the ground (143 Rooms)	11,262.01m <sup>2</sup>	11,443.00m <sup>2</sup>





# 略年表

西暦	元号	明治海運	トピックス	代表者
1911年	明治44年	明治海運創立	欧米との不平等条約を破棄し、通商航海条約を締結	小柳七四郎
1912年	大正1年		明治天皇崩御、大正へ	小柳七四郎
1913年	大正2年	創立時の借入を完済	パナマ運河完成	依田治作
1914年	大正3年	大連に大正海運設立	サラエボ事件・第一次世界大戦	依田治作
1915年	大正4年			依田治作
1916年	大正5年	新造第1船「明海丸」竣工		依田治作
1917年	大正6年			依田治作
1918年	大正7年	業界4位に躍進	ドイツ降伏で世界大戦終結	依田治作
1919年	大正8年		ヴェルサイユ条約締結	依田治作
1920年	大正9年		国際連盟設立	依田治作
1921年	大正10年	明海ビル完成		谷口茂雄
1922年	大正11年			谷口茂雄
1923年	大正12年		関東大震災	谷口茂雄
1924年	大正13年	事業目的を海運業ならびに貸室業と改正		谷口茂雄
1925年	大正14年			谷口茂雄
1926年	昭和1年		大正天皇崩御、昭和へ	谷口茂雄
1927年	昭和2年			谷口茂雄
1928年	昭和3年			谷口茂雄
1929年	昭和4年		世界大恐慌	谷口茂雄
1930年	昭和5年	財務状況悪化で減資		谷口茂雄
1931年	昭和6年			谷口茂雄
1932年	昭和7年		5.15事件、犬養首相暗殺	谷口茂雄
1933年	昭和8年		日本、国際連盟脱退	谷口茂雄
1934年	昭和9年		ヒットラー、ドイツ総統に	谷口茂雄
1935年	昭和10年			谷口茂雄
1936年	昭和11年		2.26事件、高橋蔵相ら暗殺	谷口茂雄
1937年	昭和12年		盧溝橋事件・日中戦争	谷口茂雄
1938年	昭和13年	当社初のディーゼル船「明天丸」竣工	国家総動員法公布	谷口茂雄
1939年	昭和14年		独軍ポーランドへ侵攻、第二次世界大戦勃発	谷口茂雄
1940年	昭和15年	明海ビル増築地上2階地下2階	日独伊三国同盟締結	谷口茂雄
1941年	昭和16年	社長制移行、初代社長谷口茂雄就任	真珠湾攻撃・太平洋戦争	谷口茂雄
1942年	昭和17年		船舶の国家使用開始	谷口茂雄
1943年	昭和18年	五州汽船と合併		谷口茂雄
1944年	昭和19年	大正海運と合併		谷口茂雄
1945年	昭和20年	明海ビル、神戸大空襲により被災	ポツダム宣言受諾・終戦	谷口茂雄
1946年	昭和21年	戦時補償打ち切りを受ける、損失1615万7000円		大森伯太
1947年	昭和22年		日本国憲法発布	大森伯太
			第1次計画造船認可	
1948年	昭和23年		日本船主協会設立	大森伯太
1949年	昭和24年	内田信也、会長に就任	為替固定レート1ドル=360円	内田信也・大森伯太
		東京・大阪・神戸の3市場に株式上場		
		朽木土地建物(現明治土地建物)創立		
1950年	昭和25年	船舶運営会より民営還元	朝鮮戦争勃発	内田信也・大森伯太
1951年	昭和26年		サンフランシスコ平和条約締結	内田信也・大森伯太
1952年	昭和27年	明海ビル、GHQから全面接収解除	日本籍船の国旗掲揚許可	内田信也・大森伯太
1953年	昭和28年	「明泰丸」竣工、タンカーにて本邦初の定期備船契約締結	外航船舶建造融資利子補給法公布	内田信也・大森伯太
1954年	昭和29年			内田信也・大森伯太
1955年	昭和30年			内田信也・大森伯太
1956年	昭和31年	現資本金18億円まで増資	エジプト・スエズ運河閉鎖、海運市況高騰	内田信也・大森伯太
			日本国連加盟	
1957年	昭和32年	明海ビル新館増築工事竣工		内田信也・大森伯太
1958年	昭和33年	「明啓丸」台湾南東海上で座礁、沈没	日本が造船浸水高世界一を記録	内田信也・大森伯太
1959年	昭和34年	高能率船「明宝山丸」「明秀山丸」竣工		内田信也
1960年	昭和35年		日米安保条約締結	内田信也
1961年	昭和36年			内田信也
1962年	昭和37年		原油輸入の自由化	内田信也
1963年	昭和38年	東燃向け第18次計画造船「明哲丸」竣工	ケネディ米国大統領暗殺	内田信也
1964年	昭和39年	商船三井グループの専属会社として海運集約に参加	海運集約による中核6社体制	内田信也・内田勇
		内田勇、社長就任	東京五輪開催	
1965年	昭和40年	明海興産創立		内田信也・内田勇
		明海ビル別館(2階建て)を新設、事務所を移す		
1966年	昭和41年	計画造船史上最大船型タンカー「明扇丸」竣工		内田信也・内田勇
1967年	昭和42年		中東戦争でスエズ運河閉鎖	内田信也・内田勇
1968年	昭和43年			内田信也・内田勇
1969年	昭和44年	明海石油サービス創立		内田信也・内田勇

西暦	元号	明治海運	トピックス	代表者
1970年	昭和45年		大阪万博開催	内田勇
1971年	昭和46年		ニクソンショック・金とドルの交換停止	内田勇
1972年	昭和47年	90日間海員ストの影響で無配転落	沖縄返還	内田勇
1973年	昭和48年	当社初の自動車専用船「鶴見丸」竣工	円・変動相場制へ移行	内田勇
			第一次石油危機	
1974年	昭和49年	香港に合併会社「Triumph Shipping」設立		内田勇
		「インターナショナルマリンコンサルタント」設立		
		東燃との共有船VLCC「明泰丸」竣工		
1975年	昭和50年		第1回主要国首脳会議(サミット)開催	内田勇
1976年	昭和51年		マラッカUKC規制始まる	内田勇
1977年	昭和52年	「危機突破対策委員会」設置		内田勇
		本社機構を東京本部に一元化		
1978年	昭和53年		国家備蓄としてタンカー備蓄	内田勇
1979年	昭和54年		イラン革命、第二次石油危機	内田勇
1980年	昭和55年		イラン・イラク戦争勃発	内田勇
1981年	昭和56年			内田勇
1982年	昭和57年			内田勇
1983年	昭和58年		国連海洋法条約に署名	内田勇
1984年	昭和59年	東明汽船設立		内田勇
		明治土地、新明海ビル竣工		
		ぎのわん観光開発設立		
1985年	昭和60年	明海京橋ビル新築購入	ブラザ合意	内田勇
		「エムエムエス」船舶管理業務本格化		
1986年	昭和61年			内田勇
1987年	昭和62年	高井研次、社長就任		内田勇・高井研次
1988年	昭和63年		イラン・イラク戦争停戦	高井研次
1989年	平成1年	シンガポール法人「Bright Betelgeuse」設立	昭和天皇崩御、平成へ	高井研次
			バブル経済・株価3万8915円	
			ベルリンの壁崩壊	
			エクソン・バルディス号アラスカ沖で座礁原油流出	
1990年	平成2年	ラグナガーデンホテル設立	東西ドイツ統一	高井研次
		宜野湾市にホテル建設用地購入		
1991年	平成3年	明海興産サフィール中目黒ビル竣工(第1期)	湾岸戦争勃発	高井研次
		東京本部中目黒へ移転	ソ連崩壊	
			バブル景気終焉	
1992年	平成4年	内田和也、社長就任		高井研次・内田和也
		ラグナガーデンホテル開業(204室)		
1993年	平成5年		欧州連合(EU)発足	高井研次・内田和也
1994年	平成6年		国連海洋法条約発効	高井研次・内田和也
1995年	平成7年	阪神・淡路大震災で明海ビル被災	円高1ドル79.75円を記録	高井研次・内田和也
1996年	平成8年	キッチン部門が独立、サフィール明海創立		高井研次・内田和也
		明海興産サフィール中目黒ビル竣工(第2期)		
		本邦初のダブルバルVLCC「TM Harmony」竣工		
1997年	平成9年	シンガポール法人「Neom Maritime」設立	山一証券破たん	高井研次・内田和也
			京都議定書採択	
1998年	平成10年	明海ビル再建、復興建築賞受賞	船舶職員法改正	高井研次・内田和也
1999年	平成11年	VLCC「TAKASE」竣工	ExxonとMobilが合併	内田和也
		「Philasia Shipping Agency」に資本参加、フィリピン人船員のリクルート業務開始		
2000年	平成12年	自動車専用船「Comet Ace」竣工	九州・沖縄サミット開催	内田和也
2001年	平成13年	インド法人「MMS Maritime (India)」設立、インド人船員リクルート開始	9.11同時多発テロ発生	内田和也
2002年	平成14年	ラグナガーデンホテル新館増築(303室)	EU内通貨統合	内田和也
2003年	平成15年	フィリピン法人「Multinational Maritime」設立	米英軍イラク攻撃開始	内田和也
			日経平均株価最低値7603円記録	
2004年	平成16年	「Philasia Shipping Agency」を子会社化「MMSPhil」と改称、船員管理一貫業務開始	拉致被害者、北朝鮮から帰国	内田和也
2005年	平成17年	マニラに船員トレーニングセンター開設	改正船舶油濁法施行	内田和也
		東明汽船「明海三宮ビル」購入		
2006年	平成18年	企業行動ルール策定、コンプライアンス委員会設置	会社法施行	内田和也
2007年	平成19年	明海グループ内部統制組織編成	参議院と野党逆転	内田和也
		「ニセコノーザンリゾートアンヌプリ」開業		
2008年	平成20年	明治土地、明海第2三宮ビル購入	ソマリア沖で海賊多発	内田和也
2009年	平成21年	当社初の大型LPG船「BW Tokyo」竣工	バラク・オバマ米国大統領就任	内田和也
2010年	平成22年	稚内全日空ホテル、稚内市から事業譲渡	PIIGS財政問題表面化	内田和也
		エムエムエス、シンガポール支店開設		
		新サフィール中目黒ビル完成、明治海運、東明汽船入居		



# Abridged Chronological Table

Year	Meiji Shipping	Topics	President
1911	Meiji Shipping founded	Unequal treaties with Europe/USA abolished; Commerce and Navigation Treaty signed	Nanashiro Koyanagi
1912		Emperor Meiji passes away; Start of Taisho Era	Nanashiro Koyanagi
1913	Debt from founding cleared	Panama Canal completed	Jisaku Yoda
1914	Taisho Kaiun established in Dalian	Assassination in Sarajevo and outbreak of WWI	Jisaku Yoda
1915			Jisaku Yoda
1916	First new ship <i>Meikai Maru</i> completed		Jisaku Yoda
1917			Jisaku Yoda
1918	Advances to 4th in industry	Germany surrenders, WWI ends	Jisaku Yoda
1919		Treaty of Versailles signed	Jisaku Yoda
1920		League of Nations established	Jisaku Yoda
1921	Meikai Building completed		Shigeo Taniguchi
1922			Shigeo Taniguchi
1923		Great Kanto Earthquake	Shigeo Taniguchi
1924	Business operation change to shipping business and office leasing		Shigeo Taniguchi
1925			Shigeo Taniguchi
1926		Emperor Taisho passes away; Start of Showa Era	Shigeo Taniguchi
1927			Shigeo Taniguchi
1928			Shigeo Taniguchi
1929		Great Depression	Shigeo Taniguchi
1930	Capital reduced due to worsening financial position		Shigeo Taniguchi
1931			Shigeo Taniguchi
1932		The May 15 incident, Prime Minister Tsuyoshi Inukai assassinated	Shigeo Taniguchi
1933		Japan withdraws from League of Nations	Shigeo Taniguchi
1934		Hitler becomes the Chancellor of Germany	Shigeo Taniguchi
1935			Shigeo Taniguchi
1936		The February 26 incident, Finance Minister Korekiyo Takahashi and others assassinated	Shigeo Taniguchi
1937		Marco Polo Bridge Incident signals start of Sino-Japanese War	Shigeo Taniguchi
1938	First diesel ship <i>Meiten Maru</i> completed	National General Mobilization Act promulgated	Shigeo Taniguchi
1939		German army invades Poland and WWII breaks out	Shigeo Taniguchi
1940	Meikai Building expanded; 2 floors above ground and 2 below	Tripartite Pact between Japan, Germany and Italy signed	Shigeo Taniguchi
1941	Shifts to president system; Shigeo Taniguchi appointed first president.	Bombing of Pearl Harbor and start of Pacific War	Shigeo Taniguchi
1942		Government begins commandeering ships	Shigeo Taniguchi
1943	Absorbs Goshu Kisen		Shigeo Taniguchi
1944	Absorbs Taisho Kaiun		Shigeo Taniguchi
1945	Meikai Building damaged in Kobe air raids	Potsdam Declaration agreed to and war ends	Shigeo Taniguchi
1946	War reparations discontinued, 16 million yen loss		Hakuta Omori
1947		Japanese Constitution came into force	Hakuta Omori
		1st planned shipbuilding program approved	
1948		Japanese Shipowners' Association established	Hakuta Omori
1949	Nobuya Uchida appointed Chairman Listed on Tokyo, Osaka and Kobe Stock exchanges Kutsuki Real Estate Co. (currently Meiji Real Estate Co., Ltd.) founded	Exchange rate fixed at 360 yen to the U.S. dollar	Nobuya Uchida, Hakuta Omori
1950	State-owned shipping privatized	Korean War breaks out	Nobuya Uchida, Hakuta Omori
1951		San Francisco Peace Treaty signed	Nobuya Uchida, Hakuta Omori
1952	Meikai Building returned from GHQ	Japanese registered ships allowed to raise national flag	Nobuya Uchida, Hakuta Omori
1953	<i>Meitai Maru</i> oil tanker first Japanese ship operated under a time charter contract	Law concerning subsidization of interest payments on loans for construction of oceangoing vessels promulgated	Nobuya Uchida, Hakuta Omori
1954			Nobuya Uchida, Hakuta Omori
1955			Nobuya Uchida, Hakuta Omori
1956	Capital increased to 1.8 billion yen	Suez Crisis causes price hike in global shipping market Japan joins United Nations	Nobuya Uchida, Hakuta Omori
1957	New wing of Meikai Building completed		Nobuya Uchida, Hakuta Omori
1958	<i>Meikai Maru</i> runs aground off southeast Taiwan and sinks	Japan becomes world's leading shipbuilder	Nobuya Uchida, Hakuta Omori
1959	High-Efficiency ship, <i>Meihosan Maru</i> and <i>Meishusan Maru</i> completed		Nobuya Uchida
1960		Japan-U.S. Security Treaty concluded	Nobuya Uchida
1961			Nobuya Uchida
1962		Oil imports liberalized	Nobuya Uchida
1963	<i>Meitetsu Maru</i> for Tonen under eighteenth planned shipbuilding program, completed	U.S. President Kennedy assassinated	Nobuya Uchida
1964	Joins Mitsui O.S.K. Group as exclusively contracted sea carrier due to marine transport consolidation Isamu Uchida appointed president	Mergers create six core companies in shipping industry Tokyo Olympics	Nobuya Uchida, Isamu Uchida
1965	Meikai Kosan K.K. established Two-storey Annex to Meikai Building completed and office transferred		Nobuya Uchida, Isamu Uchida
1966	<i>Meisen Maru</i> , the largest oil tanker in planned shipbuilding history, completed		Nobuya Uchida, Isamu Uchida
1967		Middle East conflict forces Suez Canal to close	Nobuya Uchida, Isamu Uchida
1968			Nobuya Uchida, Isamu Uchida
1969	Establishes Meikai Oil Service Co.		Nobuya Uchida, Isamu Uchida

Year	Meiji Shipping	Topics	President
1970		Osaka Expo	Isamu Uchida
1971		Nixon announces U.S. will cease converting dollars to gold	Isamu Uchida
1972	90-day seamen's strike across Japan forces omission of dividends	Reversion of Okinawa to Japan	Isamu Uchida
1973	Completes first pure car carrier <i>Tsurumi Maru</i>	Shift to floating rate system for yen Oil shock	Isamu Uchida
1974	Triumph Shipping Co., a joint venture, established in Hong Kong Establishes International Marine Consultant Inc. VLCC <i>Meitai Maru</i> , jointly owned with Tonen, completed		Isamu Uchida
1975		First Group of Eight summit	Isamu Uchida
1976		Under keel clearance (UKC) regulations initiated in the Straits of Malacca and Singapore	Isamu Uchida
1977	Inaugurates crisis relief committee Functions of Company headquarters integrated into Tokyo Headquarters		Isamu Uchida
1978		Government begins stockpiling tankers	Isamu Uchida
1979		Iranian Revolution Second oil crisis	Isamu Uchida
1980		Iran/Iraq War breaks out	Isamu Uchida
1981			Isamu Uchida
1982			Isamu Uchida
1983		Japan signs UN Convention on the Law of the Sea	Isamu Uchida
1984	Tohmei Shipping Co., Ltd. established Meiji Real Estate Co. completes new Meikai Building Ginowan Kanko Kaihatsu Co., Ltd. established		Isamu Uchida
1985	Purchases new Meikai Kyobashi Building International Marine Consultant Inc. renamed MMS Co., Ltd. (MMS) and shipping management operations commence	Plaza Accord	Isamu Uchida
1986			Isamu Uchida
1987	Kenji Takai appointed president		Isamu Uchida, Kenji Takai
1988		Cease-fire in Iran/Iraq War	Kenji Takai
1989	Bright Betelgeuse (Singapore) Pte Ltd (currently Maybaru Shipping & Trading Pte Ltd) established in Singapore	Showa Emperor Hirohito passes away Nikkei Index peaks at 38,915 yen during bubble economy Fall of Berlin Wall	Kenji Takai
1990	Laguna Garden Hotel established Acquires land for hotel in Ginowan City	Exxon Valdez spills oil after running aground off Alaska Reunification of East and West Germany	Kenji Takai
1991	Meikai Kosan constructs Surfeel Nakameguro Building (the first stage) Tokyo Headquarters transferred to Surfeel Nakameguro Building	Gulf War breaks out Collapse of Soviet Union End of bubble economy	Kenji Takai
1992	Kazuya Uchida appointed president Laguna Garden Hotel opened (204 rooms)		Kenji Takai, Kazuya Uchida
1993		European Union established	Kenji Takai, Kazuya Uchida
1994		UN Convention on the Law of the Sea goes into effect	Kenji Takai, Kazuya Uchida
1995	Meikai Building damaged in Great Hanshin-Awaji Earthquake	Yen appreciates to 79.75 yen against the U.S. dollar	Kenji Takai, Kazuya Uchida
1996	The Kitchen Fixtures Sector spun off from Meikai Kosan K.K. as Surfeel Meikai Meikai Kosan constructs Surfeel Nakameguro Building (the second stage) Japan's first double-hull VLCC <i>T.M. Harmony</i> completed		Kenji Takai, Kazuya Uchida
1997	Neom Maritime (Singapore) Pte Ltd. established	Yamaichi Securities collapse	Kenji Takai, Kazuya Uchida
1998	Meikai Building rebuilt; wins prize for reconstructed buildings	Kyoto Protocol adopted	Kenji Takai, Kazuya Uchida
1999	VLCC <i>Takase</i> completed Acquires equity stake in Philasia Shipping Agency; Starts recruiting Filipino ship crews	Act on Ship's Officers revised Exxon and Mobil unite	Kazuya Uchida
2000	<i>Comet Ace</i> , a pure car carrier, completed	Kyushu-Okinawa Summit	Kazuya Uchida
2001	MMS Maritime Agency (India) Pvt Ltd. established in Mumbai, India; Starts recruiting Indian crews	September 11 attacks	Kazuya Uchida
2002	New annex opened in Laguna Garden Hotel	EU monetary union	Kazuya Uchida
2003	Multinational Maritime, Inc. (MMI) established in Manila, Philippines	U.S. and British forces invade Iraq Nikkei stock index bottoms out at 7,603 yen	Kazuya Uchida
2004	Makes Philasia Shipping Agency a subsidiary and renames as MMSPhil Maritime Services, Inc. (MMSPhil) and starts shipping management operations	Abductees return from North Korea	Kazuya Uchida
2005	Training center for crews opened in Manila, Philippines Tohmei Shipping Co. purchases Meikai Sannomiya Building	Revised Act on Liability Oil Pollution Damage brought into effect	Kazuya Uchida
2006	Code of Corporate Conduct formulated and Compliance Committee set up	Companies Act enacted	Kazuya Uchida
2007	Internal control system formulated for Meiji Shipping Group Niseko Northern Resort, An'nupuri opens	Opposition seats outnumber ruling party in upper house	Kazuya Uchida
2008	Meiji Real Estate purchases Meikai Sannomiya 2nd Building	Series of pirate attacks off Somalia	Kazuya Uchida
2009	Meiji Shipping completes its first large LPG tanker <i>BW Tokyo</i>	Barack Obama appointed U.S. president	Kazuya Uchida
2010	Acquires ANA Hotel Wakkanai from Wakkanai City MMS opens branch office in Singapore New Surfeel Nakameguro Building completed; Meiji Shipping and Tohmei Shipping lease space	PIIGS financial crisis	Kazuya Uchida



## あとがき

企業が大きくなっていく過程では、新しいもの、新しい価値観が色々と取り込まれていく。しかし、どんな企業にも出発点があり、その出発点が忘れ去られた時、大きな柱が崩れていく。企業が大きくなっていくためには、明確な将来へのビジョンが必要だと、誰もが言う。だが、過去があって、初めて未来がある。今を支える“過去を”を大切にしない企業に“未来”はないとも言える。

しかしながら、創業者や初期の時代を支えてきた人たちの物語を受け継いでいくことも企業が企業として存続し続けるうえで重要ではないだろうか。そこにその企業が存在する意義、そこで働く社員の価値観や信念、顧客との向き合い方、競合他社とのかかわり方、そういった企業文化と呼ばれるものがあるのではないだろうか。明治海運で、“過去”が引き継がれているかどうか、確かめる術はないが、“過去の物語”を伝え、“会話”をすることは、明治海運の将来を支える大きな力になると信じる。

様々な知識を伝えるのに、実際にあった過去をヴィジュアル的に展開したほうが、そこで伝えたい信念や考え方がより多く心に残ると思う。100年史を編纂するに当たり、写真を主体に編纂した意図はそこにあった。

企業が成熟し、仕事が効率化されていくと、“物語”が語られる機会も場所も消滅し、社員同士の会話も減っていくことになるかも知れない。ここに上梓した『Over the Waves - 明治海運100年のあゆみ -』が“会話”の一助になれば望外の幸せである。

平成23年3月11日、このあとがきを書いているちょうどその時、東日本大震災が発生した。マグニチュード9.0は日本の地震観測史上最大である。当社グループ役職員一同、被災された地域が一刻も早く復興される事を切に祈るばかりである。今まで戦争、大震災等大きな困難を乗り越えてきた日本人の知恵と努力がこの未曾有の災害も乗り越えるものと堅く信じている。

今回の震災に当たって、当社は、従業員の安全確保を第一にしたのはもちろんのこと、会社としての義捐金の拠出、さらに海外の従業員を含めた多くの人々からの寄付金を取り纏めて日本赤十字社に寄贈した。また船会社として船舶運航の継続という使命を全うするために事業継続計画（Business Continuity Plan）を策定し、その一環としてMMSの一部従業員を沖縄ラグナホテルに移動させ業務遂行にあたらせた。この非常時体制もできるだけ早く正常状態に戻る事を祈ってやまない。

編集委員一同

---

## Over the Waves - 明治海運100年のあゆみ -

---

平成23年5月発行 非売品

発行・編集 明治海運株式会社  
東京都目黒区上目黒1-18-11  
新SURFEEL中目黒ビル

制 作 株式会社DNP年史センター  
東京都品川区西五反田3-5-20

印刷・製本 大日本印刷株式会社  
東京都新宿区榎町7

---