

第93期
報告書

平成20年4月1日から平成21年3月31日まで



乾汽船株式会社

経営理念

国際海上輸送を通して人々の生活向上に貢献します。

基本経営方針

1. 様々なニーズに柔軟に対応し顧客に信頼される船舶運航業者を目指す。
2. 企業モラルの向上とコンプライアンスを尊重する企業風土を醸成する。
3. 透明性及び効率性の高い経営で企業価値の向上を図る。
4. 安全運航の徹底及び海洋・地球環境の保全に努める。

環境方針

乾汽船株式会社は、国際海上貨物運送業として、地球環境を守りながら社会の発展に貢献していくため、以下の事項を環境方針として掲げます。

- (1) 海難事故による海洋汚染の重大性を自覚し、環境保全並びに環境汚染の予防に努めます。
- (2) 環境に関する国際条約、法規制、条例、その他必要に応じて自主的に規定した環境保全基準を適確に順守します。
- (3) 私たちの業務が環境に与える影響が如何に大きいかを自覚し、地球温暖化を含め環境問題の解決に向けて、環境マネジメントシステムを継続的に改善し環境パフォーマンスの向上に努めます。
- (4) 環境目的及び目標の達成度を確実にするため、環境方針を含む環境マネジメントシステムの定期的見直しを行います。
- (5) 私たちは、環境マネジメントシステムに適合する環境教育の実施により、環境に対する意識の向上に努めます。
- (6) 当社の環境方針、環境保全活動は全社員、関係会社、取引先会社の人々へも周知され、一般の人々も当社のウェブサイトにより入手できます。



当社は、平成18年6月26日、環境マネジメントシステムについての国際規格である「ISO14001」の認証を取得いたしました。ISO14001認証取得により、環境管理の面において国際的な信頼が得られるものと期待しており、今後も環境マネジメントシステムを中心として、地球環境の保全に配慮した活動を継続的に行ってまいります。



株主の皆様へ

株主の皆様におかれましては、ますますご清栄のこととお慶び申し上げます。さて、平成20年度（2008年度）の業績につきましてご報告申し上げます。

乾汽船株式会社 代表取締役社長

乾 新悟

■ 当期の概況

当連結会計年度の世界経済は、米国に端を発した金融市場の混乱が世界各国へ波及し、世界同時不況の様相が強まりました。わが国経済も金融危機の下で、景気は急激に減速いたしました。輸出産業の事業環境も急速に悪化し、その中でも海運業は市況環境の変化が大きく、業績に大きな影響を与えました。

このような情勢のもと、当期の連結業績は売上高222億81百万円（前年同期比4.7%減）、営業利益76億86百万円（同21.8%減）、経常利益76億44百万円（同14.3%減）、当期純利益36億79百万円（同48.9%減）となり、第2四半期時点での過去最高収益及び利益の達成から一転、前期に比し、減益となりました。

業績悪化の主因は、目まぐるしく変化した運賃及び用船市況にあります。歴史的な高値圏にありました運賃及び用船市況は、中国の旺盛な経済活動に陰りが見えたことで、まず、鉄鋼原料船の運賃、用船料が急落し、これに付随するかのようにな社の主力船型であるスモールハンディ型船も急落いたしました。短期間のうちに記録的な大幅安となった市況は、年が明けた本

年1月頃には漸く下げ止まり、2月から3月にかけて若干の上昇は見せたものの、予測の難しい激しい市況の動きとなりました。

具体的には、当社の主要輸送貨物のひとつである北米積み小麦運賃は、昨年7月には1トン当たり107ドルから、12月には約1/4の25ドルにまで下落しました。

また、同じくスモールハンディ型船の太平洋ラウンドの用船料は、昨年7月には1日当たり3万5,000ドルの高値で取引されておりましたが、12月には1/10以下の3,000ドルにまで下落しており、まさに半年間で頂上から谷底に転げ落ちたかのような激しい市況の波に翻弄されました。

さらに、為替につきましても期初からの円安傾向が一転、円高が進行し、当期の為替相場は年間平均で1米ドル100.24円と前期比で15.27円の円高となりました。

また、船舶燃料油価格は下期以降急激に下落しましたが、当社グループの燃料油価格は年間平均トン当たり519ドルで前期比99ドルの上昇となり、為替並びに燃料油価格ともに航海採算を圧迫する要因となりました。

■船隊整備

当社は、スモールハンディ型船を中心とした競争力ある船隊整備に取り組んでおります。当期におきましては、昨年7月にスモールハンディ型船の新造船（船名：BELLE MASUKA）の長期用船を開始いたしました。また、9月には当社海外子会社において33,000重量トンクラスの新造船を3隻購入することを決定いたしました。これらは当社主力船型の高性能次世代船として平成23年12月から平成24年2月までに順次竣工する予定であり、この3隻を合わせまして、当期末における新造船（新造用船含む）の発注残数は7隻となります。

これら船隊の整備は、中期的な船隊整備計画に則ったものであり、船価を見極めながら、着実な競争力の強化を進めております。当期末現在、当社グループの運航規模は、社船14隻、用船7隻からなる計21隻となっております。



平成20年7月新造船、BELLE MASUKA

■次期の見通し

次期の業績につきましては、世界経済の低迷が長引くとの厳しい見方が増している状況ではありますが、中国関連経済指標に底入れの兆しが見られ始めております。未だ予断を許さない状況ではあるものの、海運市況も最悪期は脱し、年度の後半にはある程度の回復が見られるものと想定しております。本格的な回復はまだ時間を要すると考えられますが、全社を挙げてコスト削減策を推進し、厳しい経営環境の中、最大限の収益・利益の確保を目指し、諸策を進めてまいります。

当社は、万一の市況転換期を考慮し、従来から進めてまいりました収益安定化策の一環である長期貸船契約、また数量輸送契約の複数年化を図ってきたこともあり、市況下落の影響は、従来に比べ限定されてきております。

具体的に申し上げますと、次期の見通しでは、当社の全稼働（予定）日数約8,000日のうち、長期貸船契約が約870日（11%）、数量輸送契約が約1,700日（21%）及び本年4月からの成約分と併せ、既に稼働（予定）日数の約42%分の契約を決定しております（平成21年5月12日現在）。

また、当社は、船隊整備計画に則り、本年11月（竣工予定）に55,100重量トン（スーパーハンディマックス級）の新造船（船名：QUEEN KOBE）の長期用船を投入し、運航及び事業規模の拡大を積極的に図ってまいります。

平成21年度通期の連結業績につきましては、売上高136億円（前期比39.0%減）、営業利益9億円（同88.3%減）、経常利益10億円（同86.9%減）、当期純利益5.5億円（同85.1%減）と予想しております。

売上高 136億円

経常利益 10億円

当期純利益 5.5億円

なお、通期の業績予想における前提は、為替を1米ドル95円、燃料油価格をトン当たり300ドルとして策定しております。

■ 配当

当社は、企業価値の向上を念頭に、将来の事業展開のために必要な内部留保を確保しつつ、安定的な配当を基本として業績に連動した利益を総合的に勘案して株主の皆様へ配分することを基本方針としており、安定配当と業績連動配当を合わせた配当性向につきましては、当面の間20%（個別純利益）を目安とすることとしております。

つきましては、当期の業績及び内部留保等の財政状況を総合的に勘案した結果、当期の年間配当を前期に比べ14円減額し、26円とすることにいたしました。

なお、次期の配当につきましては、次期業績見込みを前提に1株当たり5円を予定しております。

■ CSR活動

当社グループは、地震、風水害等の自然災害や、火災、停電等の事故に遭遇した場合の事業中断リスクに備え、自然災害や事故等が発生した際において人的・物的被害を最小限に抑え、必要となる事業継続を実現すべく、昨年12月にBCMS（Business Continuity Management System／事業継続マネジメントシステム）の実質的な国際規格である「BS25999-2：2007」の認証を国内運輸業界で初めて取得いたしました。

今後とも、このBCMSの適切な運用を通じて、事業継続性をより意識した活動を推し進めるとともに、企業価値向上に取組み、皆様に信頼されるよう質の高いサービスを提供してまいります。



平成20年12月 認証授与式の模様

見直しに関する注意事項

本報告書の記載事項のうち、将来の業績等に関する見直しは歴史的事実ではありません。現在入手可能な情報を鑑み、資料作成時における一定の前提並びに当社の判断に基づいて作られていますので、実際の業績は、既知または未知の不確定要素により、見直しとは大きく異なる結果となり得ることをご承知ください。



代表取締役 専務取締役
小南 強

中長期的な視野に立った戦略により、 安定的な収益の確保を目指します。

当期の海運業界は、期初には運賃・用船市況ともに高騰を続けていましたが、米国に端を発した金融市場の混乱を契機として大幅に下落するなど、予測の厳しい市況の動きとなりました。この難しい経営環境のなか、乾汽船の強みは何で、今後どのような営業戦略を取っていくのか、小南取締役にお話をうかがいました。

Q 当社の特色、優位性について、どのようにお考えですか。

当社は、外航海運の不定期船部門に特化し、さらにハンディ型と呼ばれる比較的小さな船型に限定して船隊を組んでいます。貨物船は、大きくなればそれだけ多くの貨物を運ぶことができますが、ハンディ型船には寄港地の規模や顧客のニーズに幅広く対応できる柔軟性の高さという大きなメリットがあります。さらに、当社の主力船型である20,000重量トン型／39,000重量トン型は、全世界で運航されている約2,250隻の65%近くが船齢15歳以上の老齢船ですが、当社船隊の平均船齢は9歳であり、コスト競争力の高い若い船隊を整備しています。この点が、当社の業界における優位性であると考えています。これらの特色を活かして、「ハンディ型船ならまず乾汽船」という評価を得られるような会社にしていきたいと考えています。

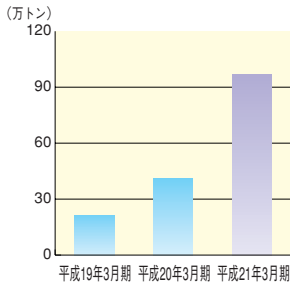
Q ターゲットにしている貨物は何でしょうか。

ここ数年、重点的に取り組んでいるのが、日本近海、特に東アジア各地からの石炭輸送です。主に発電事業者向けとなりますが、その1回に運ぶ輸送量や港湾の規模からすると、当社のハンディ型船が最適な船型のひとつです。石炭は現在、産業活動の低迷による消費電力減によって輸送量は減っていますが、将来的には回復し、伸長する貨物であると期待しています。また、この2、3年は、南北航路を中心に銅鉱やアルミナなどの非鉄鉱石が輸送量を伸ばしています。新しい取り組みとしては、輸送量の増加と往復バランスのとれた効率的な配船による採算性の向上を目指し、鋼材やセメント、スラグといった往航貨物の獲得に注力しています。

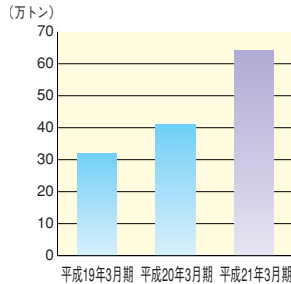
一方、当社伝統の木材とともに、現在のような景気後退のなかでも輸送量の安定している小麦・大麦など

の食料・飼料用穀物も、引き続き主力貨物のひとつです。既存貨物の充実を図りつつ新規貨物の開拓に努め、全体の輸送量の増大を図っていきたいと考えています。

■石炭輸送量推移



■非鉄鉱石輸送量推移



Q 今後の営業方針についてお聞かせください。

貨物区分、配船水域区分、成約区分という3つのポートフォリオをベースに、マーケットや荷動きの状況に対応しながら、長期的な安定利益の確保を目標とした営業活動を行っていきたいと考えています。

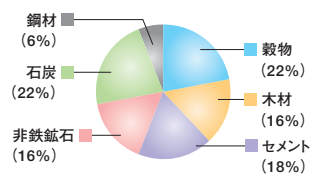
貨物では、先に申し上げたエネルギー関連を中心に多角化を精力的に行っていきます。従来木材、穀物に加え、セメント、非鉄鉱石、石炭等の取扱いを積極的に高めていきます。

配船水域では、南北航路のさらなる充実を大きな目標に掲げています。日本、韓国、そして巨大なマーケットを擁する中国と、資源国であるオーストラリアを結ぶ南北航路は、今後も拡大が見込まれる水域です。また、鋼材の新規獲得を進め、さらに、配船水域におけるリスクヘッジとして、欧州や米国ガルフ（メキシコ湾周辺）への展開も視野に入れています。

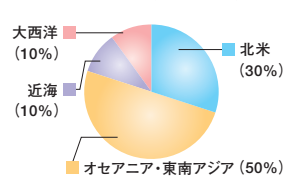
そして、成約区分ですが、固定・安定的な収益を確

保し、リスクに強い営業基盤を構築するためには、中長期貸船契約及び複数年貨物契約を増やしていく必要があります。現在、両者を合わせた比率を現在の65%から70%前後まで高めていく事業計画に全社を挙げて取り組んでいます。

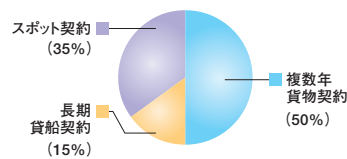
■貨物区分(輸送量)



■配船水域区分(稼働日数)



■成約区分(稼働日数)



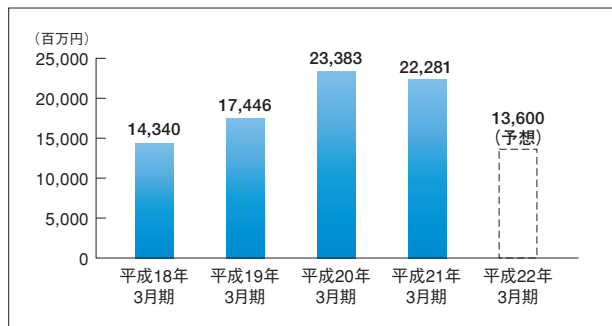
Q BDI（バルチック海運指数）の変動と当社の業績にはどのような関係がありますか。

BDIとは、ロンドンのバルチック取引所が、主に大西洋を運航するハンディマックス型船以上の船型における日々のスポット価格を取りまとめて算出している外航不定期船運賃指数です。

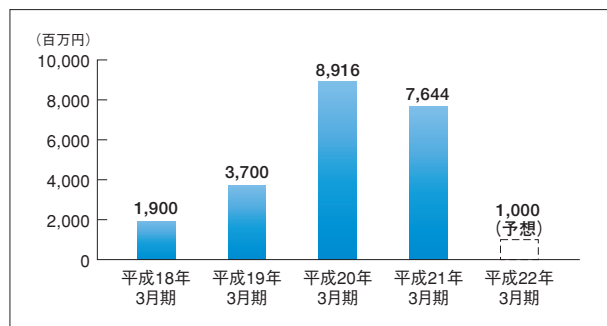
当社の主力はスモールハンディ型船であり、加えて市況リスクを軽減するためにスポット部分を一定割合に留めているので、BDIの変動が直ちに当社の業績に大きく影響を及ぼすことはありません。ただし、長期的には影響は出てきますので、注意深く見守っています。

財務ハイライト (連結)

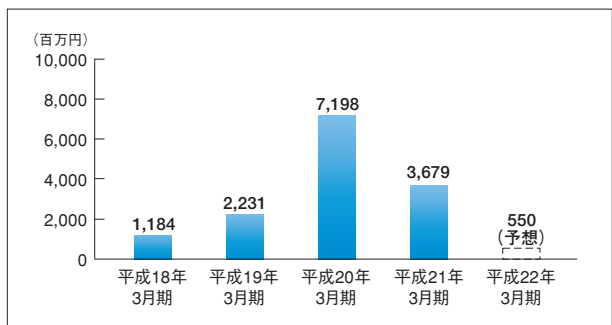
売上高



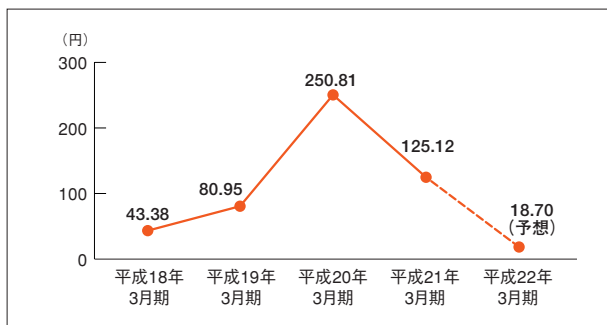
経常利益



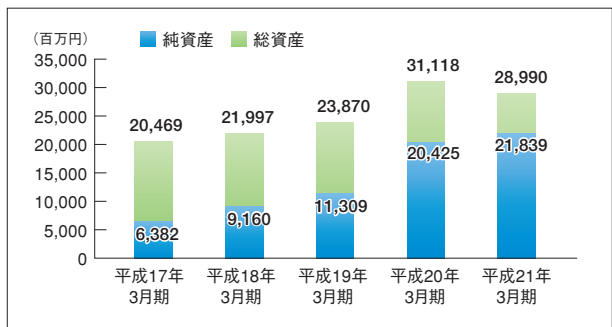
当期純利益



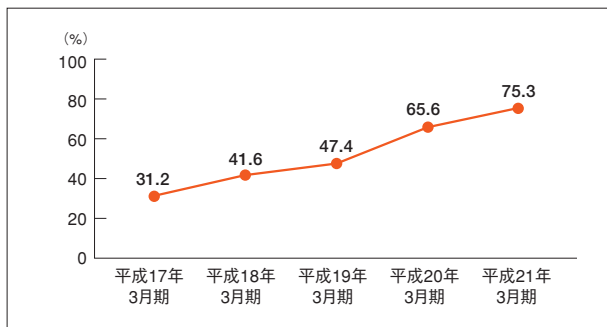
1株当たり当期純利益



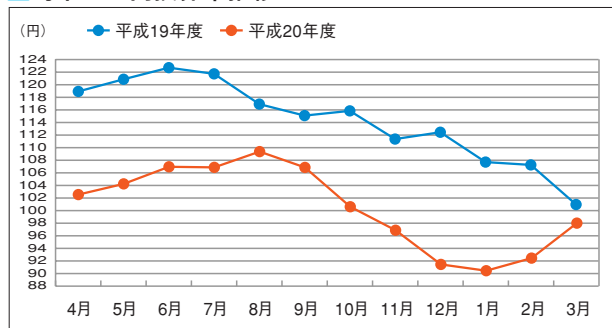
純資産／総資産



自己資本比率

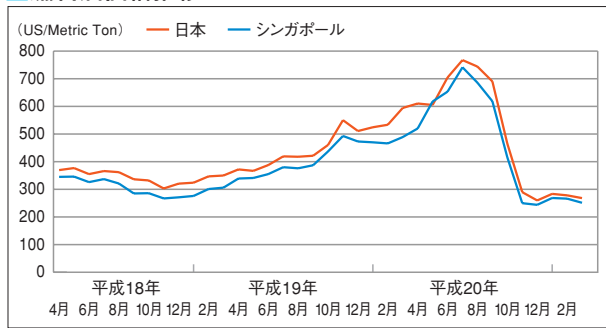


■ 対米ドル円換算率推移



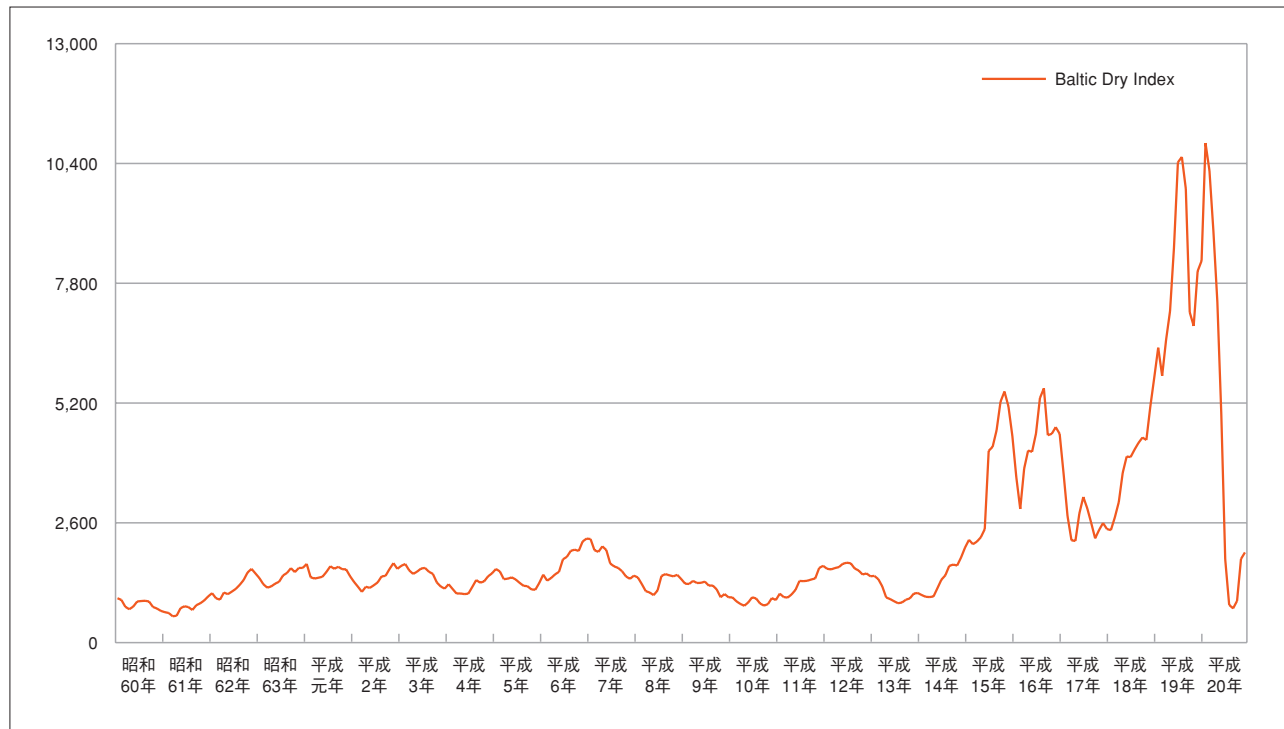
※対米ドル円換算率 (公表相場TTMレート)

■ 燃料油価格推移



※日本、シンガポールは、当社燃料油主要補油地であります。
 ※燃料油価格推移 (出典：“Drewry Shipping Insight” etc)

■ 不定期船運賃指数 (BDI) 推移



※不定期船運賃指数 (BDI:Baltic Dry Index) はロンドンにあるバルチック取引所 (The Baltic Exchange) が算出する外航不定期船の運賃指数で、値は1985年1月4日を1,000として計算されているものです。

連結財務諸表

連結貸借対照表(要旨)

(単位:百万円/端数切捨て)

科目	期別	前期 (平成20年 3月31日現在)	当期 (平成21年 3月31日現在)	比較増減(△)	科目	期別	前期 (平成20年 3月31日現在)	当期 (平成21年 3月31日現在)	比較増減(△)
(資産の部)					(負債の部)				
流動資産		10,885	11,368	482	流動負債		6,114	4,103	△2,011
現金・預金		8,767	9,853	1,086	海運業未払金		1,244	1,401	157
海運業未収金		504	445	△59	短期借入金		879	778	△101
貯蔵品		532	420	△111	未払法人税等		2,995	1,529	△1,465
繰延及び前払費用		265	209	△55	賞与引当金		22	26	4
その他流動資産		816	439	△377	その他流動負債		973	367	△606
貸倒引当金		△0	△0	0	固定負債		4,579	3,047	△1,531
固定資産		20,233	17,621	△2,611	長期借入金		2,887	2,201	△685
有形固定資産		13,042	12,711	△331	退職給付引当金		73	63	△9
船舶		12,533	10,908	△1,624	特別修繕引当金		109	162	53
その他		508	1,802	1,293	その他固定負債		1,508	619	△889
無形固定資産		10	9	△0	負債合計		10,693	7,151	△3,542
投資その他の資産		7,180	4,900	△2,280	(純資産の部)				
投資有価証券		6,793	4,506	△2,287	株主資本		18,862	21,365	2,503
その他		414	421	7	資本金		3,351	3,351	—
貸倒引当金		△27	△27	0	資本剰余金		2,098	2,098	—
資産合計		31,118	28,990	△2,128	利益剰余金		13,418	15,921	2,503
					自己株式		△6	△6	△0
					評価・換算差額等		1,562	473	△1,089
					その他有価証券評価差額金		646	△384	△1,031
					繰延ヘッジ損益		56	△0	△57
					為替換算調整勘定		859	859	—
					純資産合計		20,425	21,839	1,413
					負債・純資産合計		31,118	28,990	△2,128

Point 1 資産

資産は、前期末比21億28百万円減少し、289億90百万円となりました。これは主に、現金・預金は増加したものの、投資有価証券の減少などによるものです。

Point 2 負債

負債は、前期末比35億42百万円減少し、71億51百万円となりました。これは主に、短期・長期借入金の減少などによるものです。

Point 3 純資産

純資産は、利益剰余金の増加などにより、前期末比14億13百万円増加の218億39百万円となりました。

Point 1

■連結損益計算書(要旨)

(単位:百万円/端数切捨て)

科目	期別	前期 (平成19年4月1日から 平成20年3月31日まで)	当期 (平成20年4月1日から 平成21年3月31日まで)	比較増減(△)
海運業収益		23,359	22,259	△1,100
海運業費用		12,528	13,557	1,029
海運業利益		10,830	8,701	△2,129
その他事業収益		23	21	△2
その他事業費用		12	7	△5
その他事業利益		10	14	3
営業総利益		10,841	8,715	△2,125
一般管理費		1,008	1,029	20
Point 4 営業利益		9,833	7,686	△2,146
営業外収益		301	317	15
営業外費用		1,218	360	△858
経常利益		8,916	7,644	△1,272
特別利益		2,377	40	△2,337
Point 5 特別損失		60	811	750
税金等調整前当期純利益		11,233	6,873	△4,360
法人税、住民税及び事業税		3,806	3,481	△325
法人税等調整額		228	△287	△516
Point 6 当期純利益		7,198	3,679	△3,518

Point4 営業利益

営業利益は、海運市況の悪化による運賃、貸船料収入の減少や燃料油価格の高騰等によるコスト増加により、前年同期比21億46百万円減少の76億86百万円となりました。

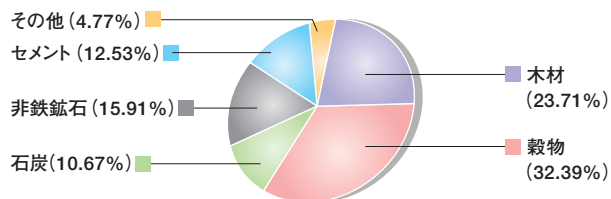
Point5 特別損失

急速な株価下落や円高等により特別損失として、投資有価証券評価損6億91百万円を計上いたしました。

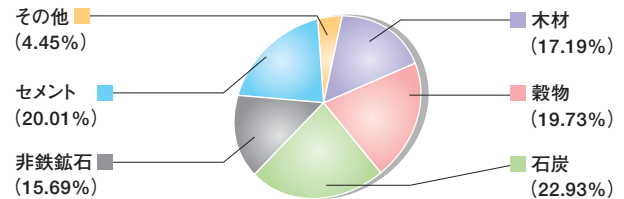
Point6 当期純利益

当期純利益は、前年同期比35億18百万円減少の36億79百万円となり、過去最高利益を達成した前期に比べ、半減いたしました。

■主要貨物別売上高 当期(平成20年4月1日から平成21年3月31日まで)



■主要貨物別輸送量 当期(平成20年4月1日から平成21年3月31日まで)



連結キャッシュ・フロー計算書(要旨)

(単位：百万円/端数切捨て)

科目	期別	前期	当期	比較増減(△)
		平成19年4月1日から 平成20年3月31日まで	平成20年4月1日から 平成21年3月31日まで	
Point 7 営業活動による キャッシュ・フロー		9,935	4,716	△5,219
Point 8 投資活動による キャッシュ・フロー		△1,906	△1,705	201
Point 9 財務活動による キャッシュ・フロー		△1,597	△1,953	△356
現金及び現金同等物に 係わる換算差額		△1,054	28	1,083
現金及び現金同等物の 増減額		5,377	1,086	△4,291
現金及び現金同等物 期首残高		3,389	8,767	5,377
現金及び現金同等物 期末残高		8,767	9,853	1,086

Point 7 営業活動によるキャッシュ・フロー

営業活動により増加した資金は、前年同期比52億19百万円減少の47億16百万円となりました。

Point 8 投資活動によるキャッシュ・フロー

投資活動により減少した資金は、前年同期比2億1百万円増加の17億5百万円となりました。これは主に、有形固定資産の取得に伴う支出や投資有価証券の取得による支出により減少したためです。

Point 9 財務活動によるキャッシュ・フロー

財務活動により減少した資金は、前年同期比3億56百万円減少の19億53百万円となりました。これは主に、配当金の支払いや長期借入金の返済による支出などによる減少によるものです。

連結株主資本等変動計算書(要旨)

当期(平成20年4月1日から平成21年3月31日まで)

(単位：百万円/端数切捨て)

	株主資本					評価・換算差額等				純資産 合計
	資本金	資本剰余金	利益剰余金	自己株式	株主資本 合計	その他 有価証券 評価差額金	繰延ヘッジ 損益	為替換算 調整勘定	評価・換算 差額等合計	
平成20年3月31日残高	3,351	2,098	13,418	△6	18,862	646	56	859	1,562	20,425
連結会計年度中の変動額										
剰余金の配当			△1,176		△1,176					△1,176
当期純利益			3,679		3,679					3,679
自己株式の取得				△0	△0					△0
株主資本以外の項目の連結会計年度中の変動額(純額)						△1,031	△57	—	△1,089	△1,089
連結会計年度中の変動額合計	—	—	2,503	△0	2,503	△1,031	△57	—	△1,089	1,413
平成21年3月31日残高	3,351	2,098	15,921	△6	21,365	△384	△0	859	473	21,839

■個別貸借対照表(要旨)

(単位：百万円/端数切捨て)

科目	期別	前期	当期	比較増減(△)
		(平成20年 3月31日現在)	(平成21年 3月31日現在)	
(資産の部)				
流動資産		10,713	13,010	2,296
固定資産		10,803	7,919	△2,883
有形固定資産		1,258	1,180	△78
無形固定資産		10	9	△0
投資その他の資産		9,534	6,729	△2,804
資産合計		21,516	20,929	△586
(負債の部)				
流動負債		4,905	2,805	△2,099
固定負債		155	125	△30
負債合計		5,061	2,930	△2,130
(純資産の部)				
株主資本		15,747	18,376	2,628
評価・換算差額等		707	△377	△1,084
純資産合計		16,455	17,999	1,543
負債・純資産合計		21,516	20,929	△586

■個別損益計算書(要旨)

(単位：百万円/端数切捨て)

科目	期別	前期	当期	比較増減(△)
		(平成19年4月1日から 平成20年3月31日まで)	(平成20年4月1日から 平成21年3月31日まで)	
海運業利益		10,843	8,728	△2,115
その他事業利益		10	14	3
営業総利益		10,854	8,742	△2,111
一般管理費		992	1,014	22
営業利益		9,861	7,727	△2,134
営業外収益		291	324	32
営業外費用		930	303	△626
経常利益		9,223	7,748	△1,474
特別利益		15	40	24
特別損失		59	781	721
税引前当期純利益		9,179	7,008	△2,171
法人税、住民税及び事業税		3,806	3,481	△325
法人税等調整額		△312	△278	34
当期純利益		5,685	3,804	△1,880

■個別株主資本等変動計算書(要旨)

当期(平成20年4月1日から平成21年3月31日まで)

(単位：百万円/端数切捨て)

	株主資本							評価・換算差額等				純資産 合計	
	資本金	資本剰余金		利益剰余金			自己株式	株主資本 合計	その他 有価証券 評価差額金	繰延ヘッジ 損益	評価・換算 差額等合計		
		資本準備金	利益準備金	その他利益剰余金		利益剰余金 合計							
				別途積立金	繰越利益 剰余金								
平成20年3月31日残高	3,351	2,098	312	1,864	8,127	10,304	△6	15,747	648	58	707	16,455	
事業年度中の変動額													
剰余金の配当					△1,176	△1,176		△1,176					△1,176
当期純利益					3,804	3,804		3,804					3,804
自己株式の取得							△0	△0					△0
株主資本以外の項目の事業年度中の変動額(純額)									△1,029	△55	△1,084	△1,084	
事業年度中の変動額合計	—	—	—	—	2,628	2,628	△0	2,628	△1,029	△55	△1,084	1,543	
平成21年3月31日残高	3,351	2,098	312	1,864	10,756	12,932	△6	18,376	△380	3	△377	17,999	

会社概要

商号	乾汽船株式会社 INUI STEAMSHIP CO.,LTD.
本社	〒103-0023 東京都中央区日本橋本町一丁目7番4号 岡本ビル
設立	昭和8年10月21日
資本金	33億5,168万2,819円
従業員数	陸上：37名 海上：9名 合計：46名

役員

(平成21年6月29日現在)

代表取締役	取締役社長	乾 新悟
代表取締役	専務取締役	小南 強
取締役	取締役	阿部 健二
取締役	取締役	清田 昌宏
取締役	取締役	前田 哲也
常勤監査役	常勤監査役	西村 寛
常勤監査役	常勤監査役	畑 信夫
監査役	監査役	上谷 佳宏
監査役	監査役	濱根 義和

運航船腹／建造予定船腹

(平成21年5月31日現在)

	船名	重量トン(K/T)	竣工年
社 船	乾安丸	32,115	平成9年
	矢作丸(石炭専用船) <small>(注) 矢作丸(当社持分20%)は、株商船三井との共有船であります。</small>	88,835	平成4年
	KEN SHO	23,581	平成7年
	KEN JYO	23,583	平成8年
	KEN ZUI	23,564	平成8年
	KEN UN	23,638	平成8年
	KEN KOKU	23,647	平成8年
	KEN SAN	24,102	平成9年
	KEN TEN	24,086	平成9年
	KEN YU	24,115	平成11年
	KEN GOH	31,939	平成13年
	KEN RYU	31,949	平成14年
	KEN MEI	29,734	平成15年
KEN REI	31,866	平成18年	
建造予定	TBN	55,100	平成21年
	TBN	28,900	平成22年
	TBN	31,500	平成22年
	TBN	24,000	平成23年
	TBN	33,000	平成23年
	TBN	33,000	平成24年
	TBN	33,000	平成24年
用 船	7隻		

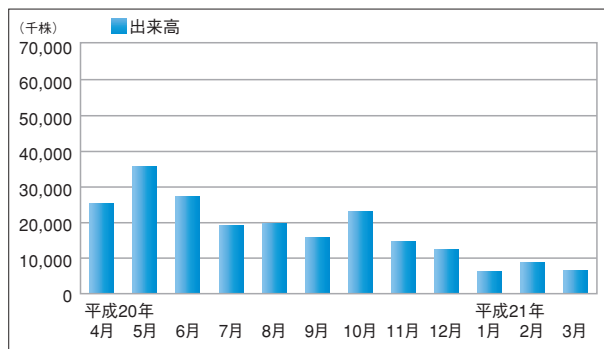
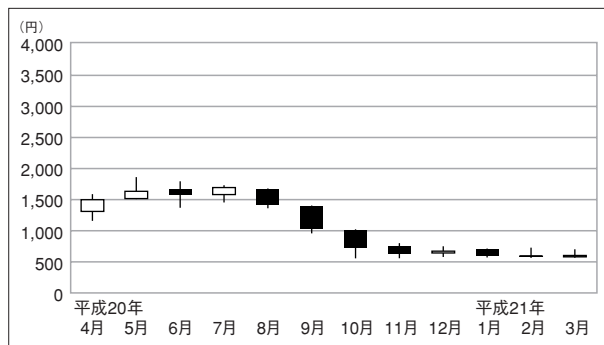
株式の状況

- 発行可能株式総数 100,000,000株
- 発行済株式総数 29,429,335株
- 株主数 15,350名
- 大株主

株主名	持株数(千株)	持株比率(%)
株式会社商船三井	2,800	9.51
乾光海運株式会社	1,402	4.76
東京海上日動火災保険株式会社	1,400	4.75
乾 英文	1,249	4.24
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口)	1,172	3.98
三井住友海上火災保険株式会社	1,150	3.90
尾道造船株式会社	1,000	3.39
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口4G)	979	3.32
日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口)	562	1.91
株式会社三井住友銀行	520	1.76

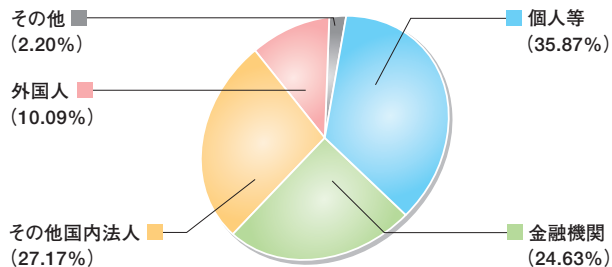
※千株未満は切り捨てております。

株価チャート・出来高

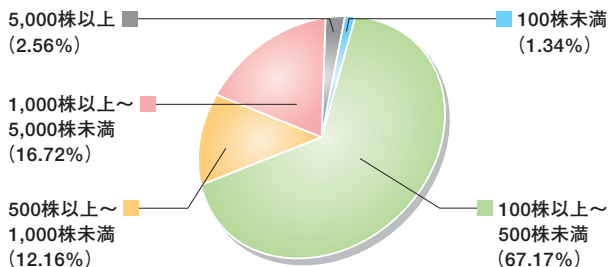


※株価チャート・出来高は、(株)東京証券取引所市場第一部におけるものであります。

所有者別株式分布状況(株式数比率)



所有株式数別株主分布状況(株主数比率)



株主メモ

事業年度	4月1日から3月31日まで
定時株主総会 基準日	6月中 (定時) 3月31日 (臨時) あらかじめ公告する一定の日
株主名簿管理人	東京都港区芝三丁目33番1号 中央三井信託銀行株式会社
郵便物送付先	郵便番号 168-0063 東京都杉並区和泉二丁目8番4号 中央三井信託銀行株式会社 証券代行部
(電話照会先)	電話 0120-78-2031 (フリーダイヤル) 取次事務は中央三井信託銀行株式会社の全国各支店並びに日本証券代行株式会社の本店 及び全国各支店で行っております。
公告方法	電子公告によります。ただし、事故その他やむを得ない事由によって電子公告による公告 をすることができない場合は、日本経済新聞に掲載いたします。 <公告掲載ホームページアドレス> http://www.inuishop.co.jp/

株主様のご住所・お名前に使用する文字に関してのご案内

株券電子化実施に伴い、株主様のご住所・お名前前の文字に、株式会社証券保管振替機構（ほふり）が振替制度で指定していない漢字等が含まれている場合は、その全部または一部をほふりが指定した文字またはカタカナに変換して、株主名簿にご登録いたしております。このため、株主様にご送付する通知物の宛先が、ほふりが指定した文字に置換えられる場合がありますのでご了承ください。株主様のご住所・お名前として登録されている文字については、お取引の証券会社等にお問い合わせください。

上場株式配当等の支払いに関する通知書について

租税特別措置法の平成20年改正（平成20年4月30日法律第23号）により、平成21年1月以降にお支払いする配当金について株主様あてに配当金額や源泉徴収税額等を記載した「支払通知書」を送付することが義務づけられました。配当金額収証にてお受取りの株主様は年末または翌年初に「支払通知書」を送付いたしますのでご覧ください。口座振込を指定されている株主様は配当金支払いの際送付している「配当金計算書」が「支払通知書」となります。なお、両書類は確定申告を行う際その添付資料としてご使用いただくことができます。

(お知らせ) 住所変更、単元未満株式の買取請求・買増請求、名義書換請求、配当金振込指定に必要な各用紙のご請求は、下記株主名簿管理人中央三井信託銀行株式会社のフリーダイヤル又はホームページをご利用ください。

- フリーダイヤル 0120-87-2031 (24時間受付：自動音声案内)
- ホームページ http://www.chuomitsui.co.jp/person/p_06.html



乾汽船株式会社

〒103-0023 東京都中央区日本橋本町一丁目7番4号 岡本ビル
TEL 03-3548-3270