



第94期
報告書

平成21年4月1日から平成22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します。
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します。
3. 透明性および効率性の高い経営で企業価値の向上を図ります。
4. 安全運航の徹底および海洋・地球環境の保全に努めます。

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。

事業継続マネジメント方針/目的



当社は予想される災害や事件・事故等による人的・物理的被害を最小限に抑え、必要となる事業の継続及び速やかな復旧を実現することにより、企業としての社会的責任を果たすとともに、各ステークホルダーに信頼される船舶運航業者となることを目的とする。



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21年度（2009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、一昨年米国で発生しました金融危機による急激な景気後退から穏やかな回復基調に転じ、各国の財政・金融の緊急対応諸策の効果もあり回復が顕著に現れてきましたが、中国・インドを中心とした新興国およびアジア経済は内需拡大を背景に力強さを増した一方、欧米経済は比較的緩やかな回復の動きとなりました。一方わが国経済に関しましては、景気の持ち直しの動きが見え始めたものの、円高やデフレの進行による企業収益の減少、厳しい雇用情勢や設備投資の低迷が続き、不安定な政治情勢の中、依然として景気の先行きに対する不透明感が続きました。海運業を取り巻く運賃および用船市況につきましては、中国を中心とする新興国の需要の拡大を背景として回復基調が継続し、先述の米国発の金融危機や、今年発生しましたギリシャの財政危機という市況の変動に影響を与えかねない不確定要素はあったものの、今後も持続的な伸びが期待できる明るい兆候が見えました。

このような情勢のもと、当期の連結業績は売上高148億68百万円（前年同期比33.3%減）、営業利益は13億99百万円（同81.8%減）、経常利益は14億84百万円（同80.6%減）、当期純利益は9億83百万円（同73.3%減）となりました。

歴史的な高市況の影響を受けた前年度の連結業績との比較では、売上高および利益の大幅な減少となりましたが、このような厳しい環境の中でも、役員・従業員一同、コストの削減および、より一層の効率的な配船を心がけ、また欧州向け鋼材の積極的な営業展開や、新たな船主からの用船等により、当期は四半期を追うごとに業績を改善することができ、全期を通じ、売上・利益双方において、当初の業績予想を上回る実績を残すことができました。

当期の為替レートにつきましては、年間の平均レートが1米ドル93.28円と、前期比で6.96円の円高となり、業績悪化の要因となりましたが、一方燃料油価格は年間平均トン当たり417ドルで前期比102ドルの下落となり、業績を下支えいたしました。

■ 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12月に、平成16年より長期用船しておりましたスモールハンディ型29,699重量トンの船舶(船名:KEN HOU)が当社グループ所有船隊に加わり、本年2月に社船として、同じくスモールハンディ型で31,771重量トンの新造船(船名:KEN SEI)が竣工いたしました。また、昨年10月には、スーパーハンディマックス級55,444重量トンの新造船(船名:QUEEN KOBE)の長期用船を開始いたしました。さらに今後当社では、平成23年度から26年度にかけて、当社主力船型の高性能次世代船として、当社海外子会社を通して33,000重量トンクラスの新造船を3隻投入することにしております。この結果、当期末における新造船(新造長期用船を含む)の発注残数は、5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16隻、用船9隻からなる計25隻となっております。



平成22年2月竣工の新造船、KEN SEI

■ 次期の見通し

次期の業績につきましては、国内においてはデフレからの脱却が今なお見込まれない一方、海外においては先述の米国発の金融危機と、今年発生しましたギリシャの財政危機が今年の世界経済に対して与える影響に関して予断を許さない状況にあり、国内・世界経済いずれにおいても、楽観視できる状況ではありません。一方、中国を中心とする新興国の資源、食料等の需要は一層旺盛となっており、ドライバルクの世界では、コストをカバーするのに十分な海運市況が現在の足元では展開されております。当社では、次期におきましても、昨年来の海運市況の回復が持続することを予想しており、先行きの不透明な情勢に備えて、今後ともより利益率の高い商売の獲得と、効率的な配船を目標に事業を行ってまいります。

平成22年度通期の連結業績につきましては、売上高175億円(前期比17.7%増)、営業利益19億円(同35.8%増)、経常利益18.5億円(同24.6%増)、当期純利益11億円(同11.9%増)と予想しております。

売上高 175億円

経常利益 18.5億円

当期純利益 11億円

なお、通期の業績予想における前提は、為替を1米ドル90円、燃料油価格をトン当たり550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、資産の売却損益ならびに投資計画を加味して利益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、当面の間通期の当期純利益の20%を目安とすることとしております。

つきましては、当期の業績およ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16円減額し、10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、最終的な業績の推移を勘案した上で、決定させていただきます。

■ 優秀な船員の育成

外航海運会社である当社にとりまして、船舶の安全運航と安全管理は、事業活動の中で何よりも優先されるべき事項です。船舶の安全運航、安全管理を社員ならびに船員が徹底することにより、当社グループ所有船隊の安全で、信頼され、かつ効率的な運航が実現されるためには、優秀な船員の育成が不可欠であると考えております。この方針に基づき、当社は平成17年10月にフィリピン・マニラに、船員の教育施設である“Inui Maritime Seminar”を開設し、現在まで運営しております。当社グループ所有船隊の船員の大多数をフィリ

ピン人が占めていますが、この研修施設を活用することにより、海難事故を未然に防ぐべく船員のレベルアップに努めております。開設以来、基礎的な内容である第1段階、第2段階と、ステップを踏んだカリキュラムを開発し、船員の教育を実施してまいりましたが、平成21年9月からは、ケーススタディとして各種事故例を使い、事故原因の特定、対応ならびに予防措置についての自由闊達な討議を行うことにより、さらに実践的な内容となった第3段階の教育を開始し、教育内容のレベルアップにより、船員の安全に対する意識の向上に努めております。



Inui Maritime Seminarでの授業風景

見通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通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、資料作成時ににおける一定の前提なら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、見通しとは大きく異なる結果となり得ることをご了承ください。



取締役 経理部・企画室担当

阿部 健二

経営の安定化と利益の最大化を目指し、 効率の良い投資を進めてまいります。

世界経済は、最悪期を脱し回復の兆しが見え始めてきたものの、新たにEUにおけるギリシャ危機が起こるなど、なお先行きは不透明です。海運業界においても企業によって好不調が一様ではなく、予断を許さない状況です。このような環境の中、当期における乾汽船の業績の概況および今後の取り組みについて、阿部取締役に、財務面を中心に話をうかがいました。

Q 当期(平成21年度)における事業環境および業績に対する評価をお聞かせください。

当期は、一昨年秋に発生したリーマンショック以来低迷していた景気が、当期に入った4月頃からようやく明るい兆しを見せ、期末に向けて徐々に回復していくだろうと判断しておりました。おかげさまで、当社の業績は期初の予想を上回る内容で推移し、最終的に利益を確保することができました。市況はなだらかな上方傾向にはあったものの、海運業界において業績の回復は一様ではなかったことから、この結果については一定の評価をしております。当社のビジネス形態が、スモールハンディ型の不定期船を主力とした海運業であり、小麦・大麦などの穀物や石炭を主力貨物として扱う中で、景気後退の局面でも輸送量を確保できたことが大きな要因であると考えております。来期については、現在の契約状況をみるとまずまず順調な滑り出しであると感じております。

なお、当期の財務面での特徴といたしましては、フリーキャッシュ・フローがマイナスとなっていることが挙げられます。これは、営業キャッシュにおいては、急激な業績悪化の状況下で、前年度業績の納税分や今期税金の予納制度より生ずる一過性の面（未収還付税金を含む支出等）が大きく、投資キャッシュでは、本業の船舶投資や長期性預金等の成長に向けた支出があるためであり、前向きにとらえることのできる実状によるものと考えております。

Q 当期は円高が進行しました。業績への影響も大きかったのではありませんか。

当社の収入は、ほとんどがドル建てでありますので、為替の変動は業績に大きな影響を与えます。当期は、期初の1ドル98円程度から期末の90円を割り込むまで円高が進行し業績下ぶれの要因となりました。為替に対するリスクヘッジとしては、ドルコスト化の推進と

ともに、為替予約を日常業務として行っております。さらに当期は、設備資金の借入に際し、低金利の機をとらえて長期固定金利による米ドル資金の借入を実行いたしました。ドル負債を増やし、バランスシートのポートフォリオを調整することにより、円高に対する為替差損の軽減を図るなどの財務面での取り組みを進めました。

市況と為替のほか、当社の業績へ影響を与える変動要素として、バンカー（燃料油）価格があります。円と同様に、当期はバンカー価格も上昇傾向にあり業績悪化の要因となりました。バンカー価格の高騰はコスト増に直結しますが、バンカー価格の上昇分が、運賃の上昇局面においては吸収され、業績悪化の影響が軽減される面もありますので、現段階では大きなマイナス要因とはなっておりません。

Q 次期以降の目標、中長期的な方針などをお聞かせください。

当社は、船舶の稼働日数を増やすことで成長を図る方針をとっております。当期は期末時点で社船16隻、用船9隻の合計25隻の船隊で、稼働日数が約8,200日でした。これを次期はおよそ2隻分の純増となる8,800日に目標を上げて、収益の向上を目指します。

そのためには、船隊の整備・拡大が不可欠です。当社の船隊には、船齢が高くなってきている船舶もあり、この点が低コストを維持する源泉になっておりますが、これを、さらに競争力を強化するために整備・拡大してまいります。先ほど申し上げましたとおり、当期は船舶投資を増やし、新造船1隻、中古船1隻を新たに取

得いたしました。

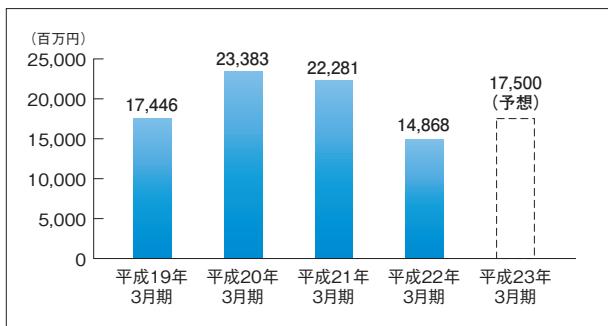
今後も貨物および貸船ともに中長期の契約を確保するとともに、市況に応じて効率良くスポット契約を組み入れる一方、タイミングの良い投資を行って船隊を整備していくことで、経営の安定化と利益の最大化を目指してまいります。

Q IFRS（国際財務報告基準）への対応についてお聞かせください。

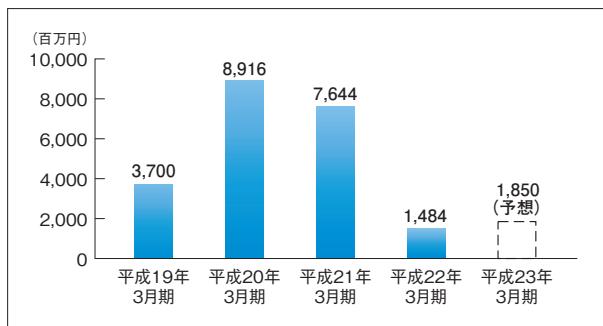
まず、IFRSについては、包括利益の導入が株主や投資家の皆様の考え方や心理に大きく影響を与えると考えております。IFRSへの対応に伴う株式持合いへの影響や、企業買収の促進といった影響については大きな流れの中でとらえ、判断していく必要があるでしょう。また、リース会計にまつわる用船の問題、機能通貨をどうするかなど、海運業を主体とする当社として検討しなくてはならない個別の課題もたくさんあります。財務・会計の制度変更に対応するだけでなく、全社にわたるシステムの見直しや業務フローの変更が必須となります。現在、平成27年（予定）からのIFRSの強制適用に向けて、IFRSに対応した会計システムの刷新を中心とした全社システムの再構築を進めており、その社内運用を平成23年度中にスタートさせる予定です。IFRSへの対応については導入からその後の運用まで、多くの時間とコストが必要となりますが、上場企業としての義務と責任を果たすために、強い覚悟を持って臨んでまいります。

財務ハイライト (連結)

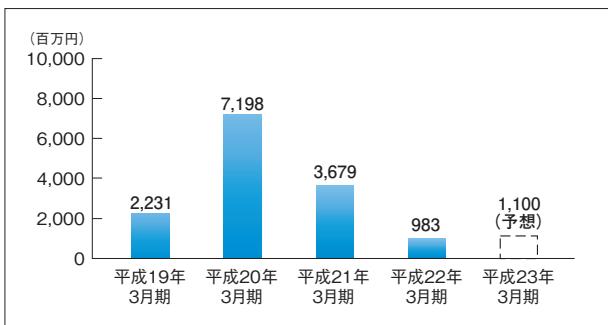
売上高



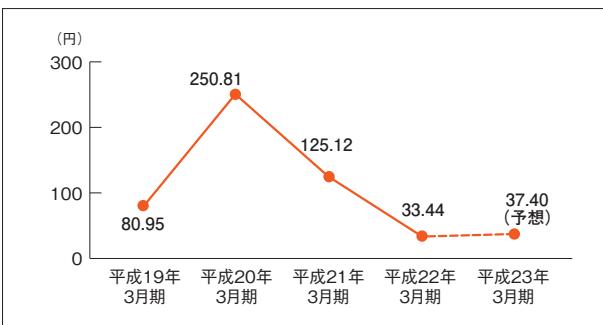
経常利益



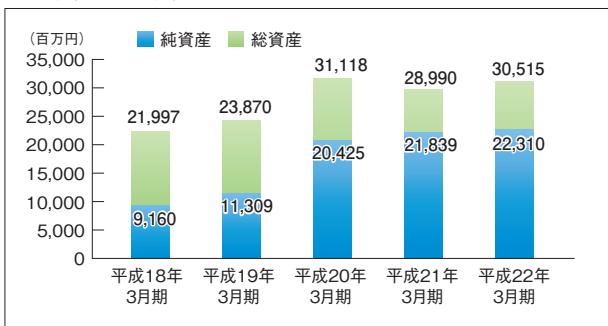
当期純利益



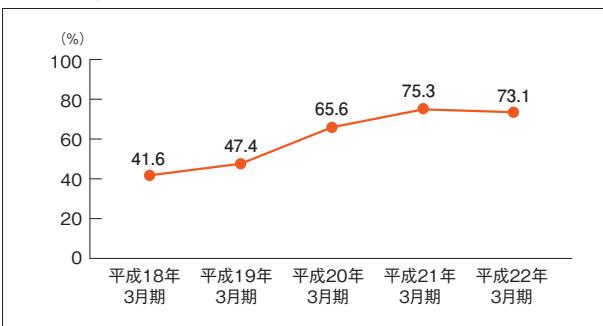
1株当たり当期純利益



純資産／総資産



自己資本比率



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21年 3月31日現在)	当期 (平成22年 3月31日現在)	比較増減	科目	期別 前期 (平成21年 3月31日現在)	当期 (平成22年 3月31日現在)	比較増減
(資産の部)				(負債の部)			
流動資産	11,368	10,212	△1,156	流動負債	4,103	2,957	△1,145
現金及び預金	9,853	7,330	△2,523	海運業未払金	1,401	1,201	△199
海運業未収金	445	399	△46	短期借入金	778	1,075	297
貯蔵品	420	587	166	未払法人税等	1,529	—	△1,529
繰延及び前払費用	209	261	51	賞与引当金	26	24	△1
その他流動資産	439	1,633	1,194	その他流動負債	367	655	288
貸倒引当金	△0	—	0	固定負債	3,047	5,247	2,199
固定資産	17,621	20,303	2,682	長期借入金	2,201	4,416	2,215
有形固定資産	12,711	15,148	2,436	退職給付引当金	63	49	△14
船舶	10,908	13,676	2,767	特別修繕引当金	162	250	88
その他	1,802	1,471	△330	その他固定負債	619	530	△89
無形固定資産	9	6	△3	負債合計	7,151	8,205	1,054
投資その他の資産	4,900	5,148	248	(純資産の部)			
投資有価証券	4,506	4,741	235	株主資本	21,365	21,584	218
その他	421	435	13	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	28,990	30,515	1,525	利益剰余金	15,921	16,140	218
				自己株式	△6	△6	△0
				評価・換算差額等	473	726	252
				その他有価証券評価差額金	△384	△123	261
				繰延ヘッジ損益	△0	△9	△8
				為替換算調整勘定	859	859	—
				純資産合計	21,839	22,310	471
				負債・純資産合計	28,990	30,515	1,525

Point 1 資産

資産は、前期末比15億25百万円増加の305億15百万円となりました。これは主に、新造船ならびに中古船を各1隻取得したことによる有形固定資産の増加によるものです。

Point 2 負債

負債は、前期末比10億54百万円増加の82億5百万円となりました。これは主に、新造船ならびに中古船を各1隻取得したことによる新規借入金の増加によるものです。

Point 3 純資産

純資産は、利益剰余金2億18百万円の増加に加え、株式市況の回復によるその他有価証券評価差額金2億61百万円の増加等により、前期末比4億71百万円増加の223億10百万円となりました。

■ 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	当期	比較増減
		(平成20年4月1日から 平成21年3月31日まで)	(平成21年4月1日から 平成22年3月31日まで)	
売上高 (海運業収益及びその他の営業収益)		22,281	14,868	△7,412
売上原価 (海運業費用及びその他の営業費用)		13,565	12,497	△1,067
売上総利益		8,715	2,371	△6,344
一般管理費		1,029	971	△57
Point 4 営業利益		7,686	1,399	△6,287
営業外収益		317	306	△10
営業外費用		360	221	△138
経常利益		7,644	1,484	△6,159
Point 5 特別利益		40	186	145
特別損失		811	11	△799
税金等調整前当期純利益		6,873	1,658	△5,214
法人税、住民税及び事業税		3,481	823	△2,657
法人税等調整額		△287	△148	139
Point 6 当期純利益		3,679	983	△2,696

Point 4 営業利益

営業利益は、急激な海運市況の下落の影響により、前年同期比62億87百万円減少の13億99百万円となりました。

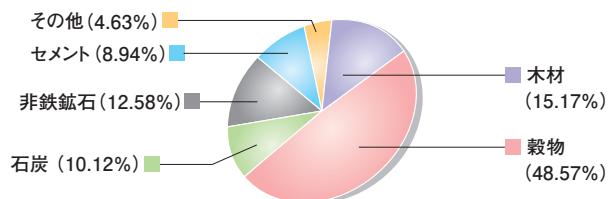
Point 5 特別利益

特別利益として、投資有価証券売却益1億86百万円を計上いたしました。

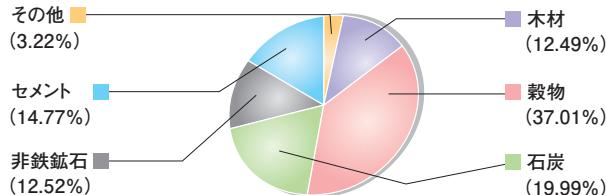
Point 6 当期純利益

当期純利益は、前年同期比26億96百万円減少の9億83百万円となりました。

■ 主要貨物別売上高 当期 (平成21年4月1日から平成22年3月31日まで)



■ 主要貨物別輸送量 当期 (平成21年4月1日から平成22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20年4月1日から 平成21年3月31日まで)	(平成21年4月1日から 平成22年3月31日まで)	
Point 7 営業活動による キャッシュ・フロー		4,716	△254	△4,971
Point 8 投資活動による キャッシュ・フロー		△1,705	△5,861	△4,156
Point 9 財務活動による キャッシュ・フロー		△1,953	1,713	3,666
現金及び現金同等物に 係る換算差額		28	△85	△114
現金及び現金同等物の 増減額		1,086	△4,488	△5,574
現金及び現金同等物 期首残高		8,767	9,853	1,086
現金及び現金同等物 期末残高		9,853	5,365	△4,488

Point 7 営業活動によるキャッシュ・フロー

営業活動により減少した資金は、前年同期比49億71百万円減少の2億54百万円となりました。増加の要因として、税金等調整前当期純利益16億58百万円、減価償却費17億72百万円等がありましたが、当連結会計年度での法人税等の支払に関し、年間で32億28百万円の納付を行ったことが営業活動による資金減少の要因となりました。

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41億56百万円減少の58億61百万円となりました。これは主に、有形固定資産の取得による支出42億21百万円、定期預金の預け入れによる支出19億55百万円等によるものです。

Point 9 財務活動によるキャッシュ・フロー

財務活動により増加した資金は、前年同期比36億66百万円増加の17億13百万円となりました。これは主に、船舶の取得費用の新規借入による収入31億76百万円、および長期借入金返済による支出7億円、配当金の支払による支出7億62百万円等によるものです。

連結株主資本等変動計算書(要旨)

当期(平成21年4月1日から平成22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21年3月31日残高	3,351	2,098	15,921	△6	21,365	△384	△0	859	473	21,839
連結会計年度中の変動額										
剰余金の配当			△764		△764					△764
当期純利益			983		983					983
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)						261	△8		252	252
連結会計年度中の変動額合計	—	—	218	△0	218	261	△8	—	252	471
平成22年3月31日残高	3,351	2,098	16,140	△6	21,584	△123	△9	859	726	22,310

個別財務諸表

Non-Consolidated Financial Statements

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21年 3月31日現在)	(平成22年 3月31日現在)	
(資産の部)				
流動資産		13,010	9,466	△3,544
固定資産		7,919	10,998	3,078
有形固定資産		1,180	712	△467
無形固定資産		9	6	△3
投資その他の資産		6,729	10,279	3,549
資産合計		20,929	20,464	△465
(負債の部)				
流動負債		2,805	1,462	△1,343
固定負債		125	117	△8
負債合計		2,930	1,579	△1,351
(純資産の部)				
株主資本		18,376	19,002	626
評価・換算差額等		△377	△117	259
純資産合計		17,999	18,885	886
負債・純資産合計		20,929	20,464	△465

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20年4月 1日から 平成21年3月31日まで)	(平成21年4月 1日から 平成22年3月31日まで)	
海運業利益		8,728	2,380	△6,347
その他事業利益		14	10	△3
営業総利益		8,742	2,390	△6,351
一般管理費		1,014	956	△57
営業利益		7,727	1,433	△6,293
営業外収益		324	769	445
営業外費用		303	111	△192
経常利益		7,748	2,092	△5,656
特別利益		40	186	145
特別損失		781	11	△769
税引前当期純利益		7,008	2,266	△4,741
法人税、住民税及び事業税		3,481	823	△2,657
法人税等調整額		△278	51	329
当期純利益		3,804	1,391	△2,413

個別株主資本等変動計算書 (要旨)

当期 (平成21年4月1日から平成22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 別途積立金	繰越利益 剰余金	利益剰余金 合計						
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
事業年度中の変動額												
剰余金の配当					△764	△764		△764				△764
当期純利益					1,391	1,391		1,391				1,391
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)									268	△8	259	259
事業年度中の変動額合計	—	—	—	—	626	626	△0	626	268	△8	259	886
平成22年3月31日残高	3,351	2,098	312	1,864	11,382	13,559	△6	19,002	△112	△4	△117	18,885

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：36名 海上：9名 合計：45名

役員

(平成22年6月25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 (社外監査役)	常勤監査役 (社外監査役)	畑 信夫
監査役 (社外監査役)	監査役 (社外監査役)	上谷 佳宏
監査役 (社外監査役)	監査役 (社外監査役)	濱根 義和

運航船腹 / 建造予定船腹

	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、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 HOU	29,699	平成16年
	KEN REI	31,866	平成18年
KEN SEI	31,771	平成22年	
用 船	9隻		
建造予定	TBN	28,900	平成22年
	TBN	24,000	平成23年
	TBN	33,000	平成24年
	TBN	33,000	平成26年
	TBN	33,000	平成27年

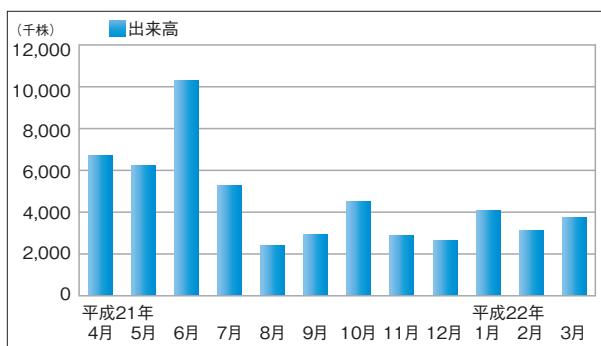
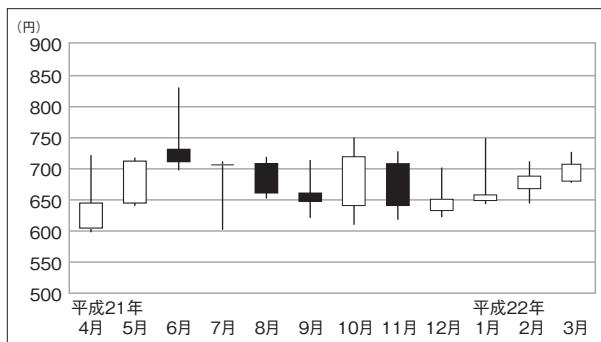
株式の状況

- 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 12,687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
J.P. MORGAN CLEARING CORP-SEC (常任代理人 シティバンク銀行株式会社)	1,540	5.23
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)	1,197	4.06
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
株式会社愛媛銀行	683	2.32
日本マスタートラスト信託 銀行株式会社(信託口)	521	1.77

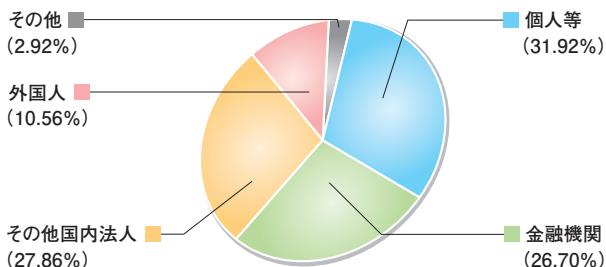
※千株未満は切り捨てております。

株価チャート・出来高

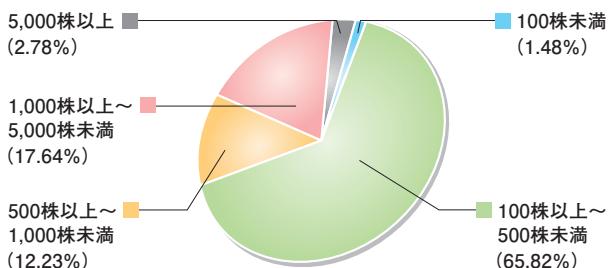


※株価チャート・出来高は、(株)東京証券取引所市場第一部におけるものであります。

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	6月中
基準日	(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	〒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)	☎ 0120-78-2031 取次事務は中央三井信託銀行株式会社の全国各支店ならびに日本証券代行株式会社の本店およ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/

配当金のお受取り方法についてのご案内

配当金のお受取り方法には現金受取り(配当金領収証)と口座振込があります。当社では、お受取り時に便利で確実な口座振込のご利用をお勧めいたします。口座振込には次の方法があります。

- ① 個別銘柄指定方式…保有されている銘柄ごとに、銀行口座等をご指定いただく方法
- ② 登録配当金受領口座方式…保有されているすべての銘柄の配当金を同一の銀行口座等でお受取りになる方法
※一度ご登録いただくと、その後はすべての銘柄の配当金を自動的にお受取りになります。
- ③ 株式数比例配分方式…同一の銘柄であっても、証券会社ごとに保有されている株式数に応じて、それぞれの証券会社の口座で配当金をお受取りになる方法
※ただし、ご所有の株式の一部が特別口座に記録されている場合には株式数比例配分方式はお申込いただけません。

「配当金計算書」について

配当金支払いの際に送付している「配当金計算書」は、租税特別措置法の規定に基づく「支払通知書」を兼ねております。確定申告を行う際は、その添付資料としてご使用いただくことができます。なお、配当金領収証にて配当金をお受取りの株主様につきましても、本年より配当支払いの都度「配当金計算書」を同封させていただいております。

※確定申告をされる株主様は、「配当金計算書」を大切に保管願います。

株式に関するお手続きについてのご案内

- ① 証券会社の口座に記録されている株式を保有の株主様…口座を開設されているお取引の証券会社にお問合せください。
 - ② 特別口座に記録されている株式を保有の株主様…中央三井信託銀行にお問合せください。
☎ 0120-78-2031 (受付時間 平日9:00~17:00)
☎ 0120-87-2031 (用紙請求専用ダイヤル 24時間受付・自動音声案内)
ウェブサイト http://www.chuomitsui.co.jp/person/p_06.html
- 払渡しの期間経過後の配当金に関するご照会等は、いずれの株主様も中央三井信託銀行にお問合せください。

<特別口座について>

特別口座とは、株券電子化までに、証券保管振替機構に預託されなかった株式について、株主様の権利保全のために、当社が株主名簿上の名義で中央三井信託銀行株式会社に開設した口座をいいます。この特別口座に記録された株式を売却するには、あらかじめ証券会社にご本人の取引口座を開設し、株式の残高を振替える必要があります。



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