



第95期 報告書

平成22年4月1日から平成23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

日頃より格別のご高配を賜り厚く御礼申し上げます。
本年3月に発生しました東北地方太平洋沖地震により被災されました株主の皆様には、心からお見舞い申し上げます。
さて、平成22年度（2010年度）の当社の業績および事業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

■当期の業績

当連結会計年度の世界経済は、全体として景気は回復基調にあったものの、金融市場における過剰流動性の問題や資源価格の高騰等のマイナス要因の影響により、不安定な状況の中で先行きの不透明感が残りしました。その中であって高成長を続ける中国・インドを始めとしたアジア諸国は牽引役として、設備投資等により景気の緩やかな回復のための下支えをしました。一方、わが国の経済につきましては、各種経済対策の終了により個人消費の反動減が表れ、デフレ・円高の進行および長期化と相まって事業環境は厳しさを増し、景況感の悪化が際立ちました。また、当期末直前の平成23年3月11日に発生しました東北地方太平洋沖地震による甚大な被害により、各方面の経済活動に多大な影響が表れ、当面、厳しい状況が続くことが予想されております。

当社の事業を取り巻く環境といたしましては、運賃および用船市況は、平成20年秋に発生しましたリーマンショック直後に暴落した状態から昨年5月末までの約1年半の間で漸次回復しましたが、その時点をピー

クに再び下落に転じ、一度は回復の兆しが見えたものの、景気停滞に加えて、世界的な自然災害による荷動きの減少や円高動向も重なり、昨年秋口より再度下落傾向になり、先行きの不透明感が強まりました。

このような情勢のもと、当期の連結業績は売上高157億70百万円（前年同期比6.1%増）、営業利益は19億79百万円（同41.4%増）、経常利益は17億75百万円（同19.6%増）、当期純利益は10億80百万円（同9.9%増）となりました。

当期は、運賃および用船市況・為替・燃料油価格に関しマイナスの要因が重なりましたが、当社の主力輸送貨物を小麦から徐々に近海の石炭へと移行したこと等により、稼働日数を減らすことなく、前年度比で増収・増益を達成することができました。

当期の年間の平均為替レートは1米ドル86.42円（前年同期比6.86円の円高ドル安）であり、また船舶運航上の主要なコストである燃料油の年間の平均価格は、1トン当たり509米ドル（同92米ドル増）となり、業績悪化の要因となりました。



■ 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。当期末半期におきましては、昨年11月に、平成17年より長期用船しておりましたスモールハンディ型で29,000重量トン型の船舶（船名：KEN TOKU）が当社グループの所有船隊に加わりました。今後当社では、平成24年から27年にかけて、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。また、自社所有船舶の増強だけでなく、新たな長期用船の獲得にも力を入れております。

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、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17隻、用船8隻からなる計25隻となっております。



航行中のKEN TOKU

■ 次期の見通し

次期の業績につきましては、運賃ならびに用船市況が不透明感を増しており、為替レートにつきましても当面は円高ドル安が継続するものと考えられます。また、燃料油の価格に関しましても引き続き高止まりすると予想されます。さらに、当期末直前に発生しました東北地方太平洋沖地震が与えた被害は大きく、この影響でわが国の経済につきましても、当面は下振れる可能性が大きいと考えられます。

一方、このような厳しい環境の中におきましても、当社が得意とする船型を生かして、引き続き石炭・穀物の貨物を中心に積極的に獲得するよう努め、より一層の効率的な配船とコストの削減を目標として事業を行ってまいります。

平成23年度通期の連結業績につきましては、売上高170億円（前年同期比7.8%増）、営業利益9億円（同54.5%減）、経常利益8億円（同54.9%減）、当期純利益5億円（同53.7%減）と予想しております。

売上高 170億円

経常利益 8億円

当期純利益 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80円、燃料油価格を1トン当たり600米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いたしております。

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と同額の10円とすることといたしました。

なお次期の配当につきましては、当社の財務状況等を総合的に勘案し、業績の推移を踏まえた上で決定させていただきます。

■船員確保への取り組み

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当社の事業活動の中できわめて重要な課題です。当社ではフィリピン人船員を主力船員として使用しており、平成17年にフィリピン・マニラに船員の教育施設である“Inui Maritime Seminar”を開設し、優秀な船員の育成に力を注いでまいりました。

また将来、当社運航船舶に職員として乗船させるべく、フィリピン人士官候補生の採用も積極的に進めております。

一方、世界中で過熱する船員の獲得競争に対応し、船員のさらなる安定的な供給を図るため、平成22年より中国青島の船員派遣会社と契約を結び、当社運航船舶の乗組員として中国人船員の採用を開始いたしました。今後もさまざまな方法により当社運航船舶の安全運航を支える乗組員の安定確保を図り、船舶の安全運航と安全管理を実施してまいります。



船員との打ち合わせ風景

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に鑑み、資料作成時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おりますので、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 総務部長
清田 昌宏

オーナーからオペレーターへ—— 危機管理を徹底し、持続可能な成長をめざします。

外航海運業の不定期船部門で、業界でも特徴のあるスモールハンディ型船を中心とした船隊で事業展開されている乾汽船株式会社。創業100年余の歩みの中で、どのようにして現在の業界でのポジションや強みを獲得してこられたのか。さらに、現在注目を集める危機管理に対してどのように取り組んでおられるのかについて、清田取締役にお話をうかがいました。

Q 現在のような事業内容となった経緯をお聞かせください。

当社の事業といたしましては、当社グループの所有船と他社のオーナーからの借船を使って、荷主様からの依頼による貨物の輸送、および他の海運会社に対する貸船を行っております。今日までの大きなターニングポイントとしては、昭和39年の海運集約がありました。この年は、日本は東京オリンピックの開催や東海道新幹線の開通など、高度成長期の真っただ中にありましたが、当時の海運業界は不況の時期にあり、国際競争力の強化などをめざす政府の方針で大手6社（日本郵船、大阪商船三井船舶、川崎汽船、ジャパンライン、山下新日本汽船、昭和海運）を中核に、それら以外の中小規模の海運企業が中核企業の傘下に入るという業界の再編成が行われました。当社は、その時大阪商船三井船舶（現：商船三井）の専属会社となり、同社に対し貸船をするオーナーとしての業務を中心に行うことになりました。

その後、海運業界は好調な時期もありましたが、次第にインフレや円高、日本人船員のコストの増大によ

て各社の経営が圧迫されることとなり、昭和62年には緊急雇用対策を余儀なくされ、再び業界再編が実施されたのです。この時当社は、大手の傘下に入らずに独自路線へと踏み出しました。これを可能にしたのは、昭和47年に便宜置籍船を初めて所有した頃から、ニュージーランドからの木材を輸送するオペレーター業に進出していたことが大きかったと考えております。

Q 平成13年、本社を東京に移転しました。その理由をお聞かせください。

平成13年当時は、より主体的、広範囲な事業運営が可能となるオペレーター業への業務変革を推進しておりました。このように業務の軸足を移していく中で、お客様である荷主様の多くが東京に拠点があったことから、当社も既に東京に支店を設けており、営業拠点は東京が中心となっておりました。そこで、東京に本社を移すことで、さらに業務の拡大と効率化を図ることにしたのです。そして、当時社長に就任したばかりの現社長の指揮のもと、創業以来慣れ親しんだ神戸から、東京へと本社を移転したのです。



Q 業務の特徴、強みをお聞かせください。

海運会社として船隊を組織する場合、大きい船から小さい船までさまざまな船型を揃える方法と、同型の船で船隊を組む方法があります。当社では後者の方法を採用しており、積載重量23,000トン~32,000トン前後のsmallハンディサイズの船型を中心に、25隻程度の船隊を形成しております。なぜ当社がsmallハンディ型船ばかり採用しているのかといいますと、それは、荷主様の要求に応えるためです。オペレーター業の営業で最も大事な要素の一つに、荷主様が要求する日時と積み地に、運航する船が向かえるかということがあります。同型船が多くあればあるほど、さまざまな荷主様の要求に応えることができるのです。当社がオペレーター業務を始めた頃は主に木材を扱っておりましたが、現在では木材のほか、石炭や鉄鉱石、セメント、穀物など幅広い貨物を扱っております。また、貨物によって好不況がありますが、多様な貨物を扱うことでリスクの分散ができます。専らsmallハンディ型船で船隊を組んでいるケースは日本ではほとんど見当たらず、その点が当社の大きな特徴と言えるでしょう。直接の競合相手となると、大手海運会社の不定期船部門ということになりますが、当社の場合は長年その業務に従事し、業務に精通した担当者がきめ細かく迅速に対応できるという営業的なアドバンテージがあることも特徴の一つであると思っております。

Q 人材育成についてお聞かせください。

当社に入社した社員は、管理部門または営業部門の所属となります。いずれの部門においても業務の性格上、外国人との業務・交流も多いため、語学教育には

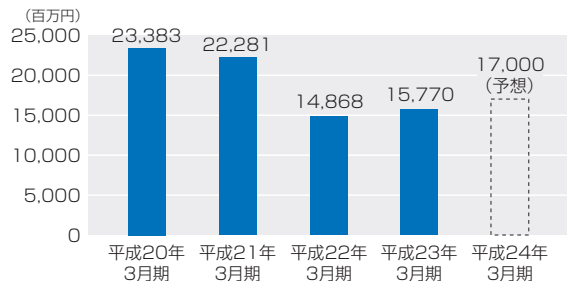
力を入れております。また、不定期船業務や船舶に関する専門知識を持った当社の社員が講師となる社内研修会も随時開催しております。その内容をまとめた書籍を当社で出版しましたが、これが日本海運集会所の勉強会や講習会のテキストとして採用されることもあり、レベルの高さには評価をいただいております。このような社内における知識やノウハウの蓄積や共有が、当社の「不定期船のプロになる」という社風を醸成しているのかもしれない。

Q このたびの東北地方太平洋沖地震における危機管理体制はいかがでしたか。

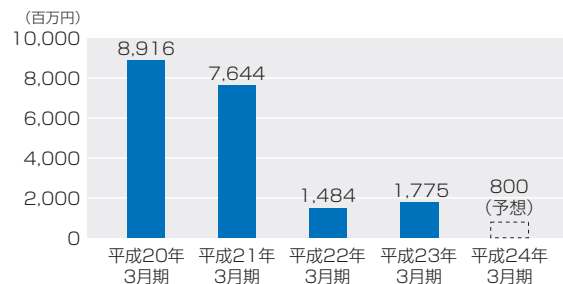
当社は、平成7年の阪神大震災を、当時本社のあった神戸で直接経験しました。そのため、事業継続に対する当社の危機管理意識は高いと自負しております。ITインフラ面では、早い時期から当社の業務データのバックアップサーバーを東京から離れた神戸に設置する等の対応を実施しております。そして、平成20年には業界で初めて、事業継続マネジメントシステム(BCMS: Business Continuity Management System)の国際規格「BS25999-2」の認証を取得いたしました。今回の東北地方太平洋沖地震に際しては、幸いなことに、当社は人的、物的な被害はほとんど受けず、危機管理体制も正常に機能しました。しかし、今後も不測の事態に対してこれまで以上に危機管理を徹底し、持続可能な企業として、株主を始めとするステークホルダーの皆様のご期待に応えてまいりたいと考えております。



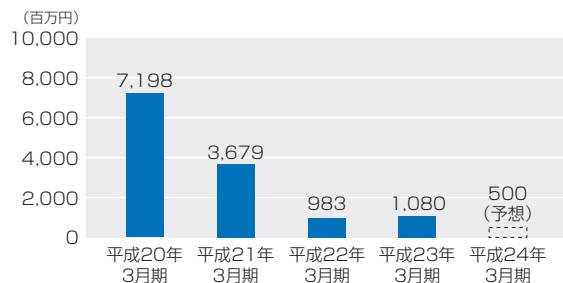
■売上高



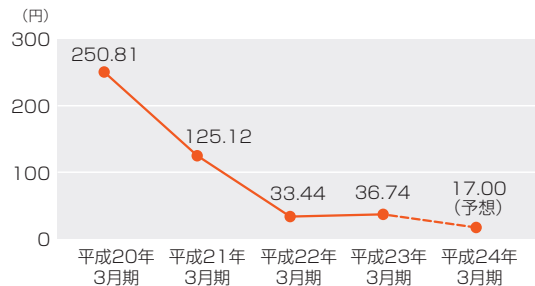
■経常利益



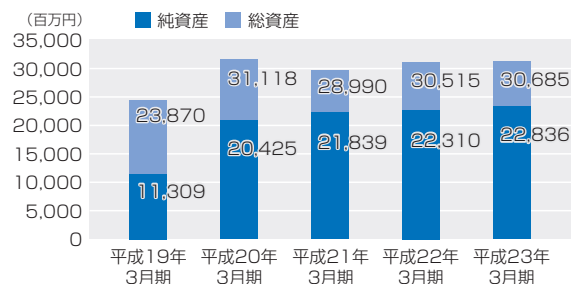
■当期純利益



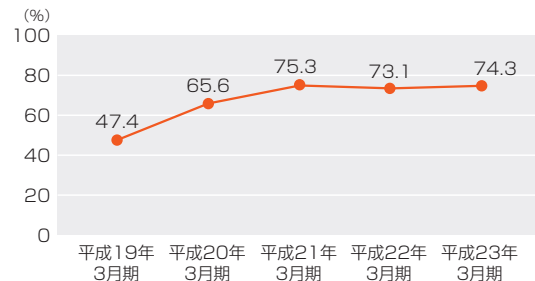
■1株当たり当期純利益



■純資産／総資産

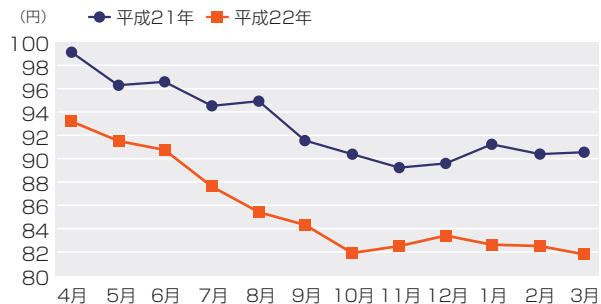


■自己資本比率



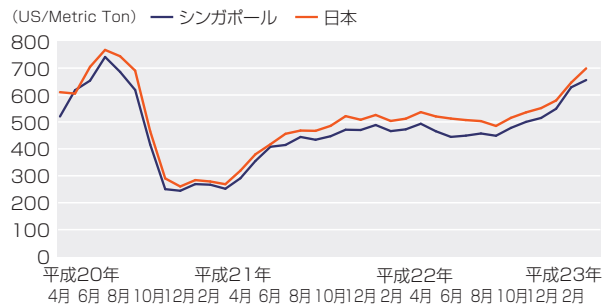


■対米ドル円換算率推移



※対米ドル円換算率 (公表相場TTMレート)

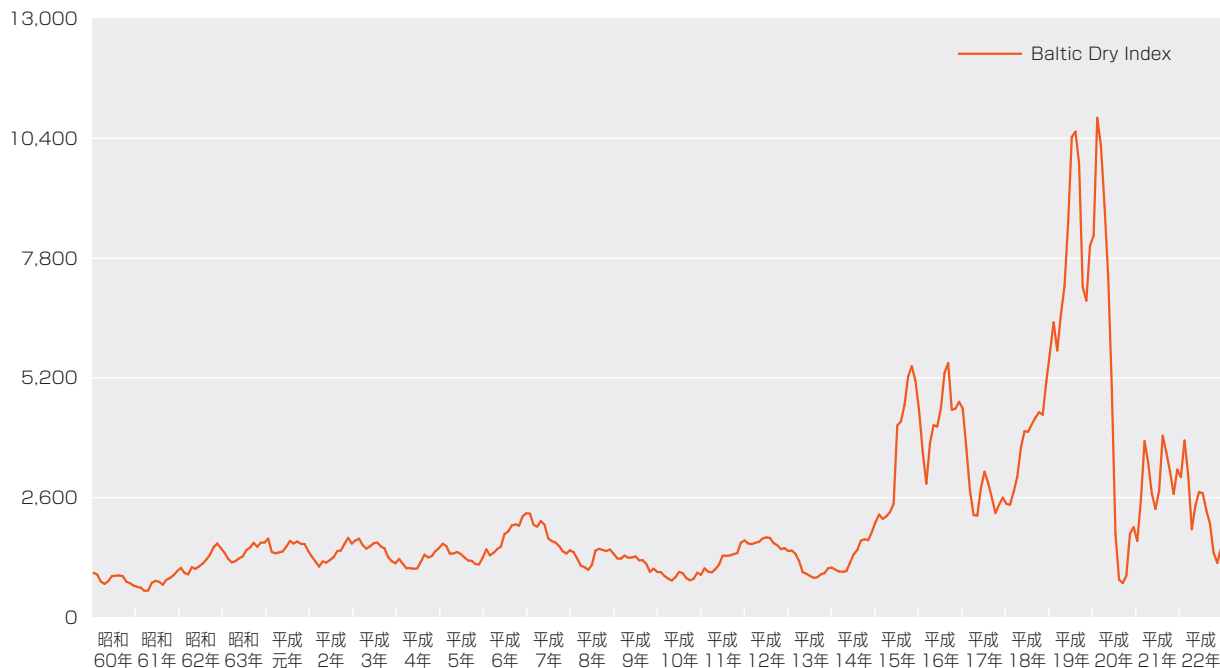
■燃料油価格推移



※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22年 3月31日現在)	当期 (平成23年 3月31日現在)	比較増減	科目	期別 前期 (平成22年 3月31日現在)	当期 (平成23年 3月31日現在)	比較増減
(資産の部)				(負債の部)			
流動資産	10,212	10,964	752	流動負債	2,957	3,092	134
現金及び預金	7,330	6,276	△1,054	海運業未払金	1,201	963	△238
海運業未収金	399	724	324	短期借入金	1,075	999	△76
有価証券	—	2,567	2,567	未払法人税等	—	654	654
貯蔵品	587	680	93	賞与引当金	24	23	△1
繰延及び前払費用	261	233	△28	其他流動負債	655	451	△203
其他流動資産	1,633	482	△1,150	固定負債	5,247	4,756	△490
固定資産	20,303	19,720	△583	長期借入金	4,416	4,369	△46
有形固定資産	15,148	14,496	△651	退職給付引当金	49	31	△17
船舶	13,676	13,018	△657	特別修繕引当金	250	262	11
其他	1,471	1,477	5	其他固定負債	530	92	△437
無形固定資産	6	4	△2	負債合計	8,205	7,848	△356
投資その他の資産	5,148	5,220	71	(純資産の部)			
投資有価証券	4,741	4,821	79	株主資本	21,584	22,370	786
其他	435	426	△8	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	30,515	30,685	169	利益剰余金	16,140	16,927	786
				自己株式	△6	△6	△0
				其他の包括利益累計額	726	426	△299
				其他有価証券評価差額金	△123	△429	△305
				繰延ヘッジ損益	△9	△3	6
				為替換算調整勘定	859	859	—
				新株予約権	—	39	39
				純資産合計	22,310	22,836	525
				負債・純資産合計	30,515	30,685	169

Point 1 資産

資産は、前期末比1億69百万円増加の306億85百万円となりました。また、現金及び現金同等物は84億64百万円となり、前期末比で30億99百万円増加しました。

Point 2 負債

負債は、前期末比3億56百万円減少の78億48百万円となりました。これは主に、長期借入金および繰延税金負債の減少、ならびに未払法人税等の増加によるものです。

Point 3 純資産

純資産は、利益剰余金7億86百万円の増加があった一方、その他有価証券評価差額金が3億5百万円減少したこと等により、前期末比5億25百万円増加の228億36百万円となりました。



■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 (平成21年4月1日から 平成22年3月31日まで)	当期 (平成22年4月1日から 平成23年3月31日まで)	比較増減
売上高(海運業収益及びその他の営業収益)		14,868	15,770	901
売上原価(海運業費用及びその他の営業費用)		12,497	12,784	287
売上総利益		2,371	2,986	614
一般管理費		971	1,006	35
Point 4 営業利益		1,399	1,979	579
営業外収益		306	249	△57
営業外費用		221	453	231
経常利益		1,484	1,775	290
Point 5 特別利益		186	94	△91
特別損失		11	10	△1
税金等調整前当期純利益		1,658	1,859	200
法人税、住民税及び事業税		823	1,060	236
法人税等調整額		△148	△282	△133
少数株主損益調整前当期純利益		—	1,080	1,080
Point 6 当期純利益		983	1,080	97

Point 4 営業利益

営業利益は、上半期の海運市況が好調だったことにより、前年同期比5億79百万円増加の19億79百万円となりました。

Point 5 特別利益

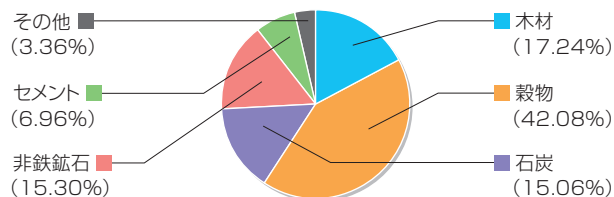
特別利益として、用船契約解約金92百万円を計上いたしました。

Point 6 当期純利益

当期純利益は、前年度の当期純利益9億83百万円を9.9%上回る10億80百万円となりました。

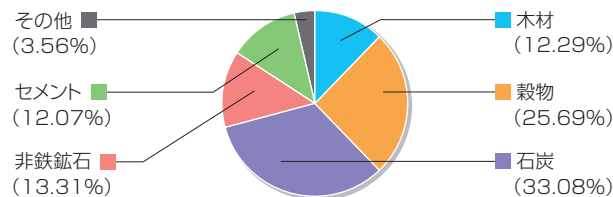
■主要貨物別売上高

当期(平成22年4月1日から平成23年3月31日まで)



■主要貨物別輸送量

当期(平成22年4月1日から平成23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21年4月1日から 平成22年3月31日まで)	(平成22年4月1日から 平成23年3月31日まで)	
Point 7 営業活動による キャッシュ・フロー		△254	4,010	4,265
Point 8 投資活動による キャッシュ・フロー		△5,861	△180	5,680
Point 9 財務活動による キャッシュ・フロー		1,713	△169	△1,882
現金及び現金同等物に 係る換算差額		△85	△561	△475
現金及び現金同等物の 増減額		△4,488	3,099	7,587
現金及び現金同等物の 期首残高		9,853	5,365	△4,488
現金及び現金同等物の 期末残高		5,365	8,464	3,099

Point7 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42億65百万円増加の40億10百万円となりました。これは、税金等調整前当期純利益18億59百万円、減価償却費20億80百万円、および8億96百万円の法人税等の還付等によるものです。

Point8 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56億80百万円増加の1億80百万円となりました。これは、増加の要因として、定期預金の払戻21億26百万円および投資有価証券の償還2億25百万円による収入があった一方、減少の要因として、中古船舶の購入1隻を中心とした有形固定資産の取得による支出14億24百万円、および投資有価証券の取得による支出8億95百万円があったこと等によるものです。

Point9 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18億82百万円減少の1億69百万円となりました。これは主に、設備投資資金の新規借入10億7百万円による増加があった一方、長期借入金の返済9億81百万円および配当金の支払による減少分2億95百万円によるものです。

連結株主資本等変動計算書(要旨) 当期(平成22年4月1日から平成23年3月31日まで)

(単位: 百万円/端数切捨て)

	株主資本					その他の包括利益累計額				新株 予約権	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	その他の 包括利益 累計額合計		
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
連結会計年度中の変動額											
剰余金の配当			△294		△294						△294
当期純利益			1,080		1,080						1,080
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)						△305	6	—	△299	39	△260
連結会計年度中の変動額合計	—	—	786	△0	786	△305	6	—	△299	39	525
平成23年3月31日残高	3,351	2,098	16,927	△6	22,370	△429	△3	859	426	39	22,836



■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22年 3月31日現在)	(平成23年 3月31日現在)	
(資産の部)				
流動資産		9,466	10,042	576
固定資産		10,998	11,561	563
有形固定資産		712	580	△131
無形固定資産		6	4	△2
投資その他の資産		10,279	10,976	697
資産合計		20,464	21,604	1,139
(負債の部)				
流動負債		1,462	1,793	331
固定負債		117	95	△21
負債合計		1,579	1,889	309
(純資産の部)				
株主資本		19,002	20,086	1,083
評価・換算差額等		△117	△410	△292
新株予約権		—	39	39
純資産合計		18,885	19,715	829
負債・純資産合計		20,464	21,604	1,139

■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21年4月 1日から 平成22年3月31日まで)	(平成22年4月 1日から 平成23年3月31日まで)	
海運業利益		2,380	2,917	537
その他事業利益		10	△2	△12
営業総利益		2,390	2,915	524
一般管理費		956	1,005	48
営業利益		1,433	1,909	476
営業外収益		769	749	△19
営業外費用		111	460	349
経常利益		2,092	2,199	106
特別利益		186	93	△92
特別損失		11	10	△1
税引前当期純利益		2,266	2,282	16
法人税、住民税及び事業税		823	1,060	236
法人税等調整額		51	△156	△207
当期純利益		1,391	1,377	△13

■個別株主資本等変動計算書(要旨)

当期(平成22年4月1日から平成23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				新株 予約権	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								
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
事業年度中の変動額													
剰余金の配当					△294	△294		△294					△294
当期純利益					1,377	1,377		1,377					1,377
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)									△297	4	△292	39	△253
事業年度中の変動額合計	—	—	—	—	1,083	1,083	△0	1,083	△297	4	△292	39	829
平成23年3月31日残高	3,351	2,098	312	1,864	12,466	14,642	△6	20,086	△410	0	△410	39	19,715



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:39名 海上:8名 合計:47名

役員 (平成23年6月27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	阿 部 健 二
取締役	清 田 昌 宏
取締役	前 田 哲 也
常勤監査役(社外監査役)	畑 信 夫
常勤監査役(社外監査役)	高 橋 幸 一 郎
監査役(社外監査役)	上 谷 佳 宏
監査役(社外監査役)	濱 根 義 和

運航船腹／建造予定船腹 (平成23年3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、隣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 TOKU	29,678	平成17年	
KEN REI	31,866	平成18年	
KEN SEI	31,771	平成22年	
長期用船	8隻		
建造予定	未定 (自社船)	33,000	平成24年
	未定 (自社船)	33,000	平成25年
	未定 (自社船)	33,000	平成27年
	RYOGA (長期用船)	24,000	平成23年
	未定 (長期用船)	56,000	平成25年
	未定 (長期用船)	28,000	平成25年
	未定 (長期用船)	28,000	平成26年





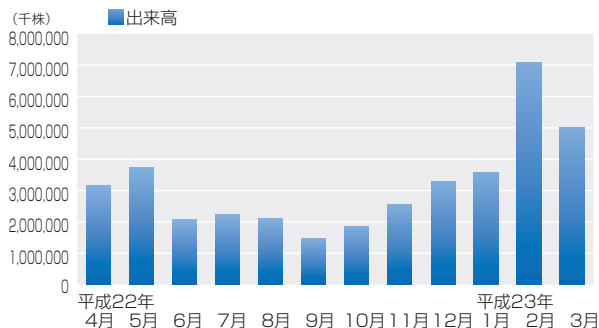
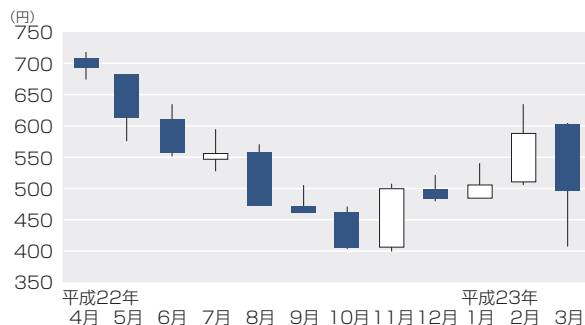
株式の状況

- 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 12,683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
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口)	1,281	4.35
乾 英文	1,249	4.24
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
株式会社三井住友銀行	520	1.76
イヌイ倉庫株式会社	510	1.73

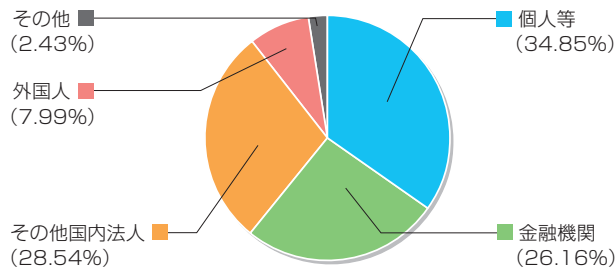
※千株未満は切り捨てております。

株価チャート・出来高

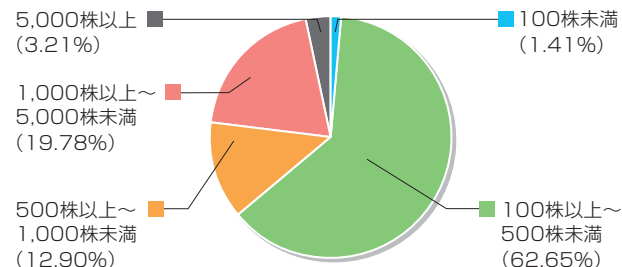


※株価チャート・出来高は、(株)東京証券取引所市場第一部におけるものであります。

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	〒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しております。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
※一度で登録いただくと、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れます。
- 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し込ただけできません。

株式に関するお手続きについてのご案内

- 配当金の振込先の指定等、株式に関するお手続きは次の通りとなっております。
 - 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
中央三井信託銀行株式会社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
- まだお受取りになられていない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株式会社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