

第96期 報告書

平成23年4月1日から平成24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。
さて、平成23年度(2011年度)(平成23年4月1日から平成24年3月31日まで)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

当期の世界経済は、欧州では長引く財政金融問題により景気後退が続き、米国は景気の回復基調が見られたものの後半には減速するなど、先進国経済に不透明感が広がりました。一方新興国経済は、中国の金融引締めにより成長率は鈍化しましたが、総じて堅調な内需を背景に、緩やかな景気拡大基調が続きました。また、わが国の経済につきましては、東日本大震災の影響からようやく回復の兆しが見られたものの、世界経済の低迷、タイの洪水の影響や歴史的な円高の長期化などを背景に、デフレからの脱却の糸口が見えず、依然として厳しい状況下にあります。

当社の事業を取り巻く環境といたしましては、前年度後半からの下落を受けて低迷を続けていた運賃および用船市況が今年度に入り一時回復の動きを見せたものの、荷動きの停滞とあいまって、新造船の大量竣工による船腹の供給圧力の影響を受けて需給がゆるみ、秋以降は急激に市況が下落し、採算は大幅に悪化いたしました。

このような情勢のもと、当期の連結業績は売上高135億21百万円(前年同期比14.3%減)、営業損失は12億28百万円(前年同期は19億79百万円の営業利益)、経常損失は12億50百万円(前年同期は17億75百万円の経常利益)、当期純損失は7億61百万円(前年同期は10億80百万円の純利益)となりました。

当期は、従来にも増して効率配船を追求すると共に、減速航海による燃料費の節減等のコスト削減努力を積み重ねてまいりましたが、大幅な円高の継続や燃料油価格の高止まりが採算悪化に拍車をかけることとなり、業績を改善するには至らず、9期ぶりの赤字決算を余儀なくされました。

当期の年間の平均為替レートは1米ドル78.89円(前年同期比7.53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689米ドル(同180米ドル増)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、今年1月に自社所有船舶として、スモールハンディ型で33,000重量トンの船舶（船名：KEN SPIRIT）が竣工いたしました。また、今年6月には同じくスモールハンディ型で37,000重量トンの船舶（船名：KEN BREEZE）が竣工いたしました。さらに当社では引き続き平成25年に、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1隻投入することにしております。一方当社では今後、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まいります。

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18隻、用船11隻からなる計29隻となっております。



平成24年1月竣工の新造船、KEN SPIRIT

■ 次期の見通し

次期の見通しといたしましては、運賃および用船市況は、新造船の竣工圧力が継続することにより上昇が抑えられる懸念はあるものの、新興国向けを中心とした石炭・穀物等の堅調な荷動きを背景に、現在の低調な状況から脱し、年度後半より漸次回復に向かうと予想しております。

また為替レートにつきましては、当期末に始まった円高修正の流れは短期間で後退し、世界経済などの外部要因に左右される不透明な状態にあり、燃料油価格につきましても、中東やアフリカの政治情勢の不安定感が増しており、それらの状況により、次期も当期と同様に厳しい経営環境が継続すると予想しております。

以上の条件を踏まえ、固定資産の処分等の予定を含め検討しました結果、平成24年度通期の連結業績につきましては、売上高150億円（前年同期比10.9%増）、営業損失5億円（前年同期は12億28百万円の営業損失）、経常損失5億円（前年同期は12億50百万円の経常損失）、当期純利益0億円（前年同期は7億61百万円の純損失）と予想しております。

売上高 150億円

経常損失 5億円

当期純利益 0億円

なお、通期の業績予想は、為替は1米ドル80円、燃料油価格は1トン当たり750米ドルを前提として策定しております。



■配当

配当金につきましては、配当性向を通期の当期純利益の20%を目安とし、資産の売却損益ならびに投資計画を加味して株主に配分することを基本方針としております。

当期の配当につきましては、今年度決算において非常に厳しい事業環境のもと、9期ぶりの当期純損失を計上しましたことから、誠に遺憾ながら、期末配当を見送らせていただくこととなりました。

次期につきましては、先述の通り当社を取り巻く事業環境が引き続き厳しく、見通しが不透明であることから、現時点では未定とさせていただきます。

■システム投資への取り組み

近年の企業活動においてはITの活用が必要不可欠なものとなっておりますが、グローバルな市場において日々事業を展開する外航海運会社にとりましても、激変する企業間競争・各種規制の変化に対応するため、ITの活用は経営の競争力強化、業務の合理化・効率化のための必須要件となっております。

このような状況に対応すべく当社では、平成21年に「全社情報システム再構築方針」を定めた上で、社内システムの刷新に関する全社的なプロジェクトチームを組織し、「会計システム」を始め、「船舶コスト管理・

購買システム」、「営業システム」と、当社の業務システムの刷新に向けた準備を進めてまいりました。この結果、昨年平成23年6月に新しい「会計システム」が稼働し、今年6月には「船舶コスト管理・購買システム」が稼働いたしました。さらに、今年7月には新しい「営業システム」が稼働する予定です。これらのシステムの稼働により、①IFRS（国際会計基準）および内部統制への確実な対応②当社の運航船舶規模の拡大への体制づくり③各種業務の合理化・効率化④業務の属人化を減らすことによる作業の迅速化および正確性の向上を見込んでおります。今後とも当社では、より効率的に業務を推進するために、投資効果を見極めた上でシステムへの投資を進めてまいります。



進水した新造船、KEN BREEZE

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 船舶部長

前田 哲也

きめ細かな船舶管理と優秀船員の確保配乗により安全運航に努め、収益の向上と地球環境の保全に寄与してまいります。

世間一般の会社では聞き慣れない「船舶部」。最近では海運業界でも分社化やアウトソーシング化が進み、本体では船舶部を置かない企業も多くなっています。「船舶部は、乾汽船が生業としている外航海運業、オーナーオペレーター業の一翼となる船舶管理のプロフェッショナル集団であり、かつ安全運航のコーディネーター」——そう自負する前田取締役に、船舶部の業務や役割、今後の目標などについてお話をうかがいました。

Q 船舶部の業務内容を教えてください。

船舶部は当社の中で、会社資産としての船舶の保全と、船舶の安全運航のための保守管理および運航技術管理を担い、また、安全運航を支える優秀な知識と技術を持った船員の確保育成および労務管理を行う部門です。船の建造計画から携わり、エンジンの選定などの技術的な管理から始まって、造船所における建造工程の管理、船舶の竣工後は安全運航・効率運航と日々のメンテナンスや定期的検査など、建造から廃船、あるいは売船に至るまでの船舶の管理に携わります。

当社はオーナーオペレーターという業態をとっており、船舶には当社グループ会社所有の船舶（社船）と借り船である用船があります。船舶部が管理するのは、このうち社船で、現在は17隻が管理対象となっております。

Q 他社との違いや強みをお聞かせください。

当社はオーナーオペレーターであり、社船は自社で船舶管理を行っているとおっしゃいましたが、現在このように自社で船舶管理を行っている海運会社は多くありません。オーナー、船舶管理、船の運航それぞれを別々の企業で分担し

ている場合がほとんどです。

今年で当社は創業108年となりましたが、ほぼ一貫して船舶を自社管理しており、その間に積み上げた豊富なノウハウを持っております。これが今、当社の船舶管理に非常に役立っており、当社の船舶管理の強みにもなっていると思っております。加えて、船舶部から見て顧客といえる当社営業部とのコミュニケーションを密に、かつ円滑に行えることも強みの一つです。営業部からすれば運航指示が適切にできて配船計画も立てやすいと思えますし、船舶や船員に対する信頼感も増し、より安心して運航を任せられるという利点もあるのではないのでしょうか。

Q 安全運航のために重要なのはどのようなことですか？

～船舶の安全運航＝良質な船舶＋優秀な船員＋高品質な船舶管理～

当社にとって、船舶の安全運航は事業活動の中できわめて重要な課題です。このため、ハードである船舶そのものを良質な状態に保つだけでなく、オーナーオペレーターとして効率的に船舶を安全運航できるように優秀な船員を配乗して、船舶を適切に管理する必要があると思っております。

当社では、長年培ってきた船舶管理に関する当社独自の



ノウハウと、国際海事機関（IMO）が定めた国際安全管理規定（ISM CODE）に基づいて独自に「乾汽船安全管理システム」をまとめた上で運用し、ハードおよびソフトにわたりきめ細かな船舶管理を実施しております。

また、船員の教育も重要です。当社の船舶に乗船している船員の多くがフィリピン人であるということから、平成17年にマニラに船員の専門の教育施設「Inui Maritime Seminar」を開設し、当社独自の教育・訓練を実施しております。あくまでも当社のポリシーに沿った船員を乗船させることで、安全運航の実現が可能になると考えております。

Q 船舶部が取り組んでいる課題をお聞かせください。

一つは、船舶管理要員（SI：スーパーインデント）の確保です。他社では多国籍のSIで船舶管理運営を行っているところも多いのですが、当社は日本を拠点にしているの、現在のところは日本人SIを中心とした体制で運営しております。しかしながら、海事系大学、商船高等専門学校等が輩出する人材の中でもSIの候補者が非常に少ないということから、優秀なSIの確保が課題となっております。

また、世界的に以前よりも船舶の隻数が多くなっており、船員の獲得競争が激しくなっておりますので、船員の安定的な確保に努めております。

適正なコストによる業務の運営も大きな課題です。安全運航とコストの抑制は相反する部分もありますが、船舶部としてはこのバランスをうまくコントロールし、適正コストで最大の効果を上げることが重要であると考えております。

省エネも課題です。このところ原油高騰による燃料高が続き経営の懸念事項となっておりますが、船のメンテナンスや機器による省エネだけでなく、営業部と共に減速航海を実施しておりますし、航路選定や操船方法（GPS全地球測位システム+ECDIS電子海図表示システムによる自動経済航海モードによる操船）などを工夫して省エネ運航に努めております。

これらの課題はいずれも船舶部だけではなく、会社全体の課題として解決に取り組んでおります。

Q 船舶部が目指しているところをお聞かせください。

営業活動において荷物の多種多様化や顧客のグローバル化が進んでいることから、それに対応できるような船舶管理体制の構築を目指しております。特に海外での船舶管理についても船舶管理会社の設立を視野に入れて具体的検討を進め、より効率的な船舶管理体制の構築を目指しております。

また、船舶部では現在「ZERO DELAY（ゼロディレイ）」に取り組んでおります。船舶に事故や故障、その他さまざまなトラブルが発生すると運航に遅延を生じさせますが、それらの多くは船舶部の努力によって少なくできると考えております。船舶の遅延を抑えることで、収益性を高めることが可能です。私たちは、これらの取り組みにより、業績へ寄与していきたいと考えております。

Q あらゆる産業で環境問題がクローズアップされておりますが、地球環境と船舶部との関わりとしてどのようなものがありますか？

外航海運業を営む当社にとって、環境に関する取り組みは社会に対する重要な責務であると認識しており、当社の基本経営方針の一つに「安全運航の徹底および海洋・地球環境の保全に努めます」と謳っております。当社は環境保全活動の一環として平成18年に環境マネジメントシステムについての国際規格「ISO14001」の認証を取得し、適切に運用し活動しております。

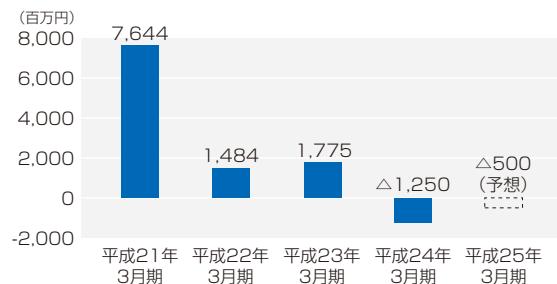
地球環境との関わりとえば、船舶燃料の消費にともなう地球温暖化問題（CO2問題）や大気汚染の問題（NOx、SOx問題）、また近年バラスト水に混入あるいは船体に付着する貝類などの外来種の世界間の移動の問題がクローズアップされております。当社では、減速航海や適正なエンジンの選定・整備、そしてルールに沿った機器の運用や燃料の選定により地球温暖化抑制と大気汚染防止に努めております。またバラスト水処理装置を船舶に設置する計画を立て準備するなど、新たな課題に対しても着実に取り組み、地球環境の保全に配慮した活動を継続的に行っております。



■売上高



■経常利益



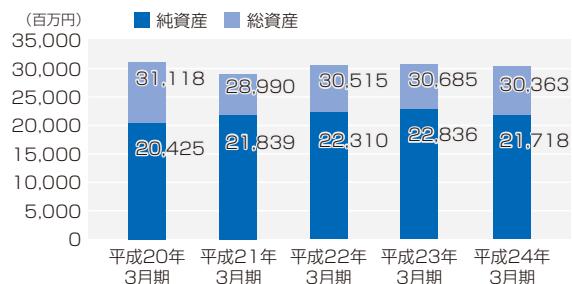
■当期純利益



■1株当たり当期純利益



■純資産／総資産

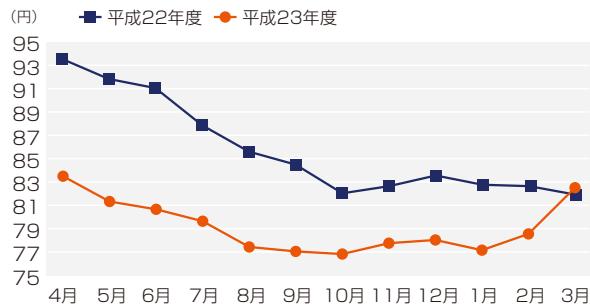


■自己資本比率



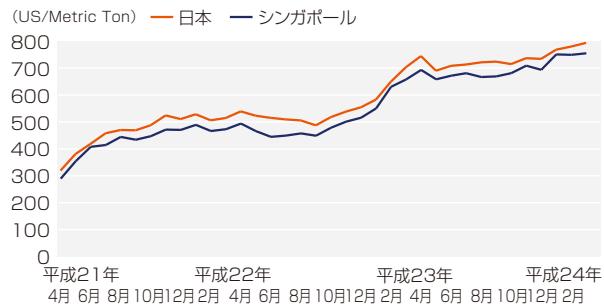


■対米ドル円換算率推移



※対米ドル円換算率（公表相場TTMレート）

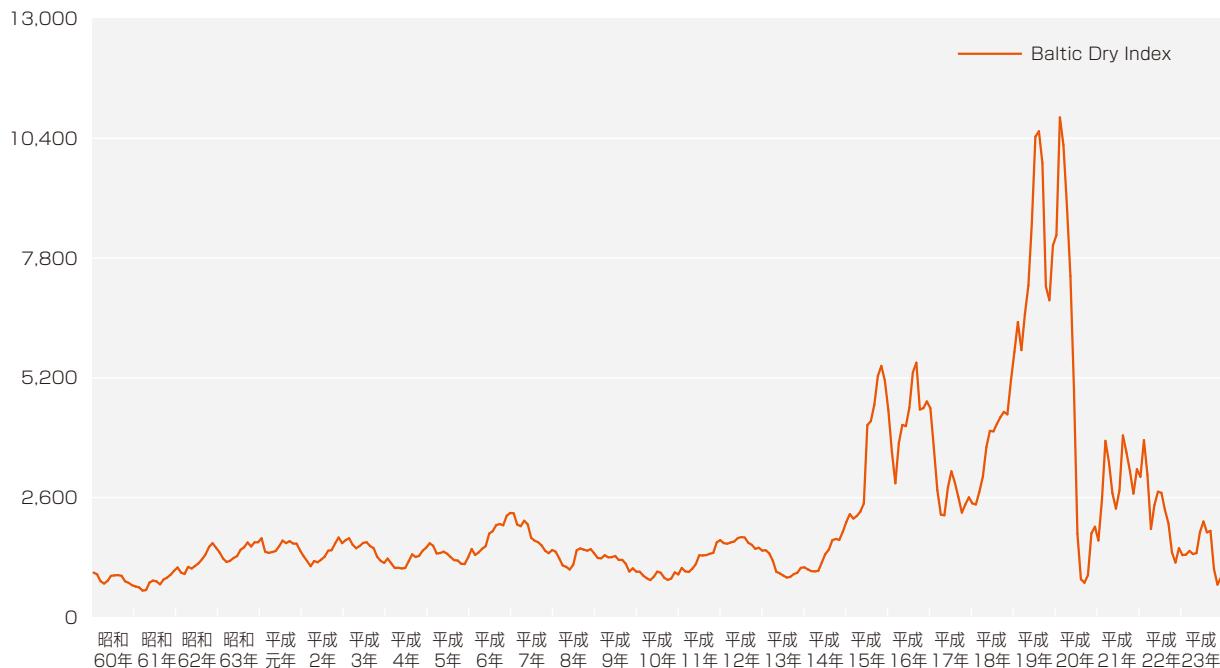
■燃料油価格推移



※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、値は昭和60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23年 3月31日現在)	当期 (平成24年 3月31日現在)	比較増減	科目	期別 前期 (平成23年 3月31日現在)	当期 (平成24年 3月31日現在)	比較増減
(資産の部)				(負債の部)			
流動資産	10,964	9,653	△1,311	流動負債	3,092	4,535	1,442
現金及び預金	6,276	3,428	△2,847	海運業未払金	963	1,170	207
海運業未収金	724	671	△52	短期借入金	999	2,705	1,705
有価証券	2,567	3,426	858	未払法人税等	654	-	△654
貯蔵品	680	881	200	賞与引当金	23	25	2
繰延及び前払費用	233	311	78	その他流動負債	451	633	181
その他流動資産	482	934	451	固定負債	4,756	4,109	△647
固定資産	19,720	20,709	989	長期借入金	4,369	3,762	△607
有形固定資産	14,496	16,082	1,586	退職給付引当金	31	47	15
船舶(純額)	13,018	14,531	1,512	特別修繕引当金	262	256	△5
その他(純額)	1,477	1,551	73	その他固定負債	92	42	△49
無形固定資産	4	25	21	負債合計	7,848	8,644	795
投資その他の資産	5,220	4,601	△618	(純資産の部)			
投資有価証券	4,821	3,793	△1,027	株主資本	22,370	21,315	△1,055
その他	426	835	408	資本金	3,351	3,351	-
貸倒引当金	△27	△27	-	資本剰余金	2,098	2,098	-
Point 1 資産合計	30,685	30,363	△322	利益剰余金	16,927	15,871	△1,055
				自己株式	△6	△6	△0
				その他の包括利益累計額	426	305	△120
				その他有価証券評価差額金	△429	△564	△135
				繰延ヘッジ損益	△3	10	14
				為替換算調整勘定	859	859	-
				新株予約権	39	97	58
				Point 3 純資産合計	22,836	21,718	△1,117
				負債・純資産合計	30,685	30,363	△322

Point 1 資産

資産は、前期末比3億22百万円減少の303億63百万円となりました。これは主に、船舶の増加にともなう有形固定資産の増加15億86百万円、未収還付法人税等の増加2億58百万円、繰延税金資産の増加4億6百万円、ならびに設備投資や借入金返済にともなう現金及び預金の減少28億47百万円等によるものです。

Point 2 負債

負債は、前期末比7億95百万円増加の86億44百万円となりました。これは主に、設備投資のための新規借入にともない長期・短期合わせて10億98百万円の借入金の増加があったこと、また未払法人税等の減少6億54百万円等によるものです。

Point 3 純資産

純資産は、前期末比11億17百万円減少の217億18百万円となりました。これは主に、利益剰余金の減少10億55百万円、その他の包括利益累計額の合計が1億20百万円減少したこと等によるものです。



■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22年4月1日から 平成23年3月31日まで)	(平成23年4月1日から 平成24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)		15,770	13,521	△2,248
売上原価(海運業費用及びその他の営業費用)		12,784	13,725	940
売上総利益又は売上総損失(△)		2,986	△203	△3,189
一般管理費		1,006	1,024	18
Point 4 営業利益又は営業損失(△)		1,979	△1,228	△3,207
営業外収益		249	289	39
営業外費用		453	311	△142
経常利益又は経常損失(△)		1,775	△1,250	△3,025
特別利益		94	89	△4
特別損失		10	7	△3
税金等調整前当期純利益又は税金等調整前当期純損失(△)		1,859	△1,167	△3,026
法人税、住民税及び事業税		1,060	4	△1,055
法人税等調整額		△282	△410	△128
少数株主損益調整前当期純利益又は少数株主損益調整前当期純損失(△)		1,080	△761	△1,842
Point 5 当期純利益又は当期純損失(△)		1,080	△761	△1,842

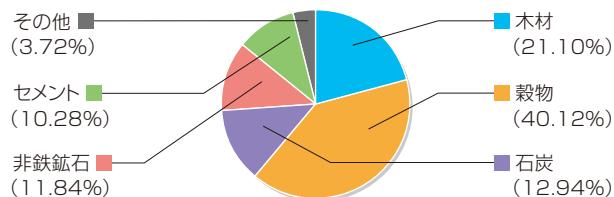
Point4 営業損失

当期は、運賃および用船市況の低迷、円高の進行、燃料油価格の高止まり等により、12億28百万円の営業損失(前年同期は19億79百万円の営業利益)を計上いたしました。

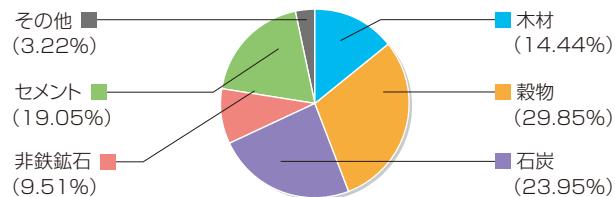
Point5 当期純損失

当期は、7億61百万円の純損失(前年同期は10億80百万円の純利益)を計上いたしました。

■主要貨物別売上高構成比 当期(平成23年4月1日から平成24年3月31日まで)



■主要貨物別輸送量構成比 当期(平成23年4月1日から平成24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22年4月1日から 平成23年3月31日まで)	(平成23年4月1日から 平成24年3月31日まで)	
Point 6 営業活動による キャッシュ・フロー		4,010	277	△3,733
Point 7 投資活動による キャッシュ・フロー		△180	△3,481	△3,300
Point 8 財務活動による キャッシュ・フロー		△169	843	1,012
現金及び現金同等物に 係る換算差額		△561	△109	451
現金及び現金同等物の 増減額		3,099	△2,469	△5,568
現金及び現金同等物の 期首残高		5,365	8,464	3,099
現金及び現金同等物の 期末残高		8,464	5,995	△2,469

Point6 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、2億77百万円となりました。当期において税金等調整前当期純損失11億67百万円を計上した一方、減価償却費が22億20百万円であったこと等により、当期の営業キャッシュ・フローは前期に引き続き増加を維持いたしました。

Point7 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、34億81百万円となりました。これは主に、投資有価証券の償還6億84百万円等による増加、新造船の建造を中心とした有形固定資産の取得による支出38億65百万円等の減少によるものです。

Point8 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8億43百万円となりました。これは主に、設備投資資金の新規借入20億円等による増加、長期借入金返済7億58百万円、配当金の支払2億98百万円等の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23年4月1日から平成24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23年4月1日残高	3,351	2,098	16,927	△6	22,370	△429	△3	859	426	39	22,836
連結会計年度中の変動額											
剰余金の配当			△294		△294						△294
当期純損失			△761		△761						△761
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)						△135	14		△120	58	△62
連結会計年度中の変動額合計	-	-	△1,055	△0	△1,055	△135	14	-	△120	58	△1,117
平成24年3月31日残高	3,351	2,098	15,871	△6	21,315	△564	10	859	305	97	21,718



■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23年 3月31日現在)	(平成24年 3月31日現在)	
(資産の部)				
流動資産		10,042	14,417	4,374
固定資産		11,561	6,052	△5,508
有形固定資産		580	375	△205
無形固定資産		4	25	21
投資その他の資産		10,976	5,651	△5,325
資産合計		21,604	20,470	△1,133
(負債の部)				
流動負債		1,793	1,533	△259
固定負債		95	117	21
負債合計		1,889	1,650	△238
(純資産の部)				
株主資本		20,086	19,251	△834
評価・換算差額等		△410	△530	△119
新株予約権		39	97	58
純資産合計		19,715	18,819	△895
負債・純資産合計		21,604	20,470	△1,133

■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22年4月 1日から 平成23年3月31日まで)	(平成23年4月 1日から 平成24年3月31日まで)	
海運業利益又は海運業損失(△)		2,917	△267	△3,185
その他事業損失		△2	△13	△10
営業総利益又は営業総損失(△)		2,915	△280	△3,196
一般管理費		1,005	1,021	16
営業利益又は営業損失(△)		1,909	△1,302	△3,212
営業外収益		749	834	84
営業外費用		460	241	△219
経常利益又は経常損失(△)		2,199	△709	△2,908
特別利益		93	89	△3
特別損失		10	7	△3
税引前当期純利益又は税引前当期純損失(△)		2,282	△626	△2,909
法人税、住民税及び事業税		1,060	4	△1,055
法人税等調整額		△156	△90	65
当期純利益又は当期純損失(△)		1,377	△540	△1,918

■個別株主資本等変動計算書(要旨)

当期(平成23年4月1日から平成24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							
				別途積立金	繰越利益 剰余金	利益剰余金 合計							
平成23年4月1日残高	3,351	2,098	312	1,864	12,466	14,642	△6	20,086	△410	0	△410	39	19,715
事業年度中の変動額													
剰余金の配当					△294	△294		△294					△294
当期純損失					△540	△540		△540					△540
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)									△132	13	△119	58	△60
事業年度中の変動額合計	—	—	—	—	△834	△834	△0	△834	△132	13	△119	58	△895
平成24年3月31日残高	3,351	2,098	312	1,864	11,631	13,808	△6	19,251	△543	13	△530	97	18,819



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:44名 海上:9名 合計:53名

役員 (平成24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 常務取締役	阿 部 健 二
取締役	前 田 哲 也
取締役	正 田 晶 彦
取締役	乾 隆 志
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

	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、機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	
KEN SPIRIT	33,644	平成24年	
用 船	11隻		
建造予定	KEN BREEZE	37,000	平成24年
	未定 (自社所有船舶)	33,000	平成25年
	未定 (自社所有船舶)	33,000	平成27年
	未定 (長期用船)	56,000	平成25年
	未定 (長期用船)	56,000	平成25年
	未定 (長期用船)	28,000	平成26年
	未定 (長期用船)	28,000	平成27年





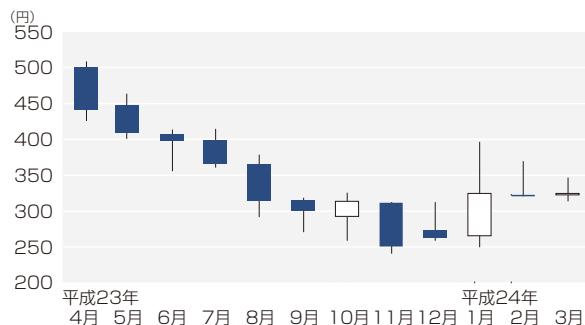
株式の状況

- 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 …………… 12,562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
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
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口)	530	1.80
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

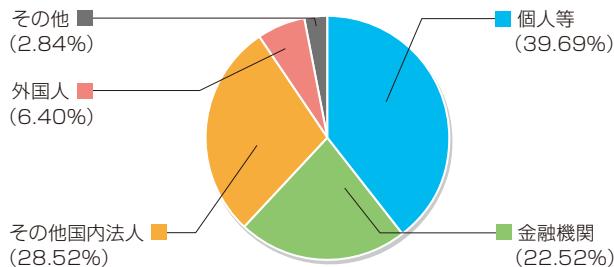
※千株未満は切り捨てております。

株価チャート・出来高

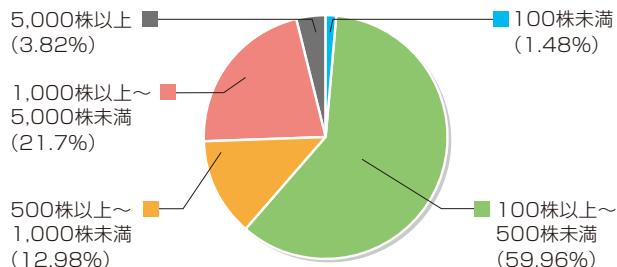


※株価チャート・出来高は、(株)東京証券取引所市場第一部におけるものであります。

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	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	東京都千代田区丸の内一丁目4番1号 三井住友信託銀行株式会社
特別口座の口座管理機関	東京都千代田区丸の内一丁目4番1号 三井住友信託銀行株式会社
郵便物送付先	〒168-0063 東京都杉並区和泉二丁目8番4号 三井住友信託銀行株式会社 証券代行部
電話照会先	☎ 0120-782-031 (受付時間 平日9:00~17:00) 取次事務は、三井住友信託銀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/

株式に関するお手続きについてのご案内

- 株式に関するお手続き(配当金の振込先の指定等)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
三井住友信託銀行株式会社にお問合せください。
☎ 0120-782-031 (受付時間 平日9:00~17:00)
ウェブサイト <http://www.smtb.jp/personal/agency/index.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、いずれの株主様も三井住友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三井住友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