

# 第97期 中間報告書

平成24年4月1日から平成24年9月30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。

## CONTENTS

- 株主の皆様へ ..... 1
- 連結財務ハイライト ..... 3
- 連結財務諸表 ..... 4
- 株式の状況 ..... 7
- 会社概要 ..... 8



## 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24年度(2012年度)中間期(第2四半期累計期間 平成24年4月1日から平成24年9月30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**

### 当中間期の業績

**効率的な配船を追求するとともに、減速航海による燃料費・船費の削減を積み重ねましたが、市況の低迷による収益の減少をカバーするには至らず、赤字となりました。**

当中間期の世界経済は、米国では住宅市況の上昇など一部に回復の動きがみられたものの力強さに乏しく、欧州では金融システム不安がいったんは後退したものの、財政の先行きに対する根強い不安から景気は弱含みしました。中国では金融・財政政策による景気刺激が図られましたが、欧米経済の停滞を受けた外需の落ち込みは国内景気を押し下げ、経済成長の速度は鈍化しました。世界経済全体が停滞する中、わが国の経済は復興需要等を背景にゆるやかに持ち直す動きがあったものの、依然として先行き不透明な状態が続いています。

一方、当社が主力とするドライバルクハンディ型船の運賃・用船市況は、前年度の第4四半期中からいったんは回復の傾向をみせましたが、当中間期夏頃から下落に転じ、リーマンショック後の最安値水準を下回りました。これは、船腹需給関係の緩和基

調が一服したものの、世界経済の停滞による荷動きの鈍化を受け、市況が低迷したことによるものです。

このような事業環境の中、当社では当第1四半期に引き続き効率的な配船を追求するとともに、減速航海による燃料費の削減や船費の削減を積み重ねましたが、市況の低迷による収益の減少をカバーするには至らず、当中間期は赤字の決算となりました。

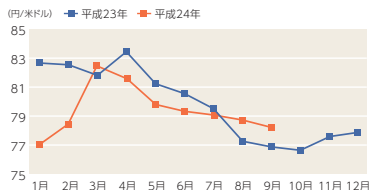
具体的には、当中間期の連結業績は売上高64億53百万円(前年同期比7.0%減)、営業損失7億91百万円(前年同期は18百万円の営業利益)、経常損失10億28百万円(同11百万円の経常損失)、四半期純損失8億72百万円(同49百万円の四半期純損失)となりました。

当中間期の平均為替レートは1米ドル80.18円(前年同期比0.09円の円高ドル安)となり、船舶運輸上の主要なコストである燃料油の期中平均価格は1トン当たり 697米ドル(同35米ドル増)と高止まりし、当社にとり厳しい環境となりました。

### ● 平成24年度中間期連結業績

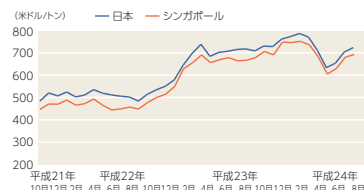
売上高	64億53百万円
経常損失	10億28百万円
四半期純損失	8億72百万円

### ● 対米ドル円為替レート推移



※対米ドル円為替レート(公表相場TTML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)

## 船隊整備

当社では、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。その一環といたしまして本年10月に、32,000重量トンクラスの社船、乾安丸を売却いたしました。一方、平成25年と平成27年に、当社海外子会社を通して37,000重量トンクラスの新造船を1隻ずつ投入する予定であります。また、社船の増強だけでなく、新たな長期用船の獲得にも力を入れてまいります。この結果、当中間期末における新造船(新造長期用船を含む)の発注残数は、6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まいります。

## 海外子会社の設立

当社は、平成24年7月にシンガポールに当社100%出資の現地法人(INUI SHIPPING (SINGAPORE) PTE.LTD.)を設立し、同社は11月に事業を開始いたしました。同社は、海運関連産業の集積が著しいシンガポールにおける地の利を生かし、ハンディバルカーを主とする長期貸船事業を展開することにより長期安定収益を確保し、また、保有資産である船舶が当社本社に一極集中することによるリスクを分散させることを目的として設立されたものです。同社においては船舶を所有の上、日本国内および海外の用船者に対し定期用船を行い、今後順次所有する船舶を増加させていく予定です。



停泊中の社船、KEN HOU

## 通期の見通し

**厳しい事業環境の下、事業構造改革に積極的に取り組み、競争力の強化を進めます。**

当中間期の業績は赤字決算となりましたが、今後も運賃・用船市況は回復せず、むしろ下落基調にあり、事業環境が低迷することが予想されます。このような経営環境への対応として当社グループでは、「グループ保有船の代替計画の推進」および「シンガポールにおける海外連結子会社新設」を主とした「事業構造改革」に取り組んでおります。その取組みの一環として、当第3および第4四半期に予定している当社グループ保有船舶の売却にともなう特別利益と特別損失を見通しに新たに織り込みました。

これらの条件を踏まえて、通期の連結業績につきましては、為替は1米ドル80円、燃料油価格は1トン当たり700米ドルを前提に、売上高124億円(前年同期比8.3%減)、営業損失19億円(前年同期は12億2800万円の営業損失)、経常損失22億円(同12億500万円の経常損失)、当期純損失36億円(同7億6100万円の当期純損失)と予想しております。

<b>売上高</b>	<b>124億円</b>
------------	--------------

<b>経常損失</b>	<b>22億円</b>
-------------	-------------

<b>当期純損失</b>	<b>36億円</b>
--------------	-------------

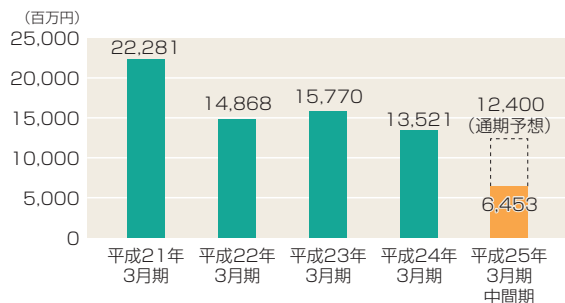
## 配当

配当金につきましては、配当性向を通期の利益の20%を目安に、株主の皆様へ配当することを基本方針としておりますが、上述した運賃市況の低迷、燃料費の高騰、円高などの業績悪化要因が直ちに改善することはないと判断し、「未定」としていた期末配当予想額につきましては、誠に遺憾ながら「無配」とさせていただきます。

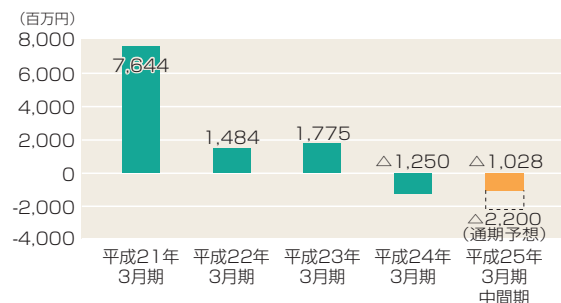
## 見通しに関する注意事項

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。

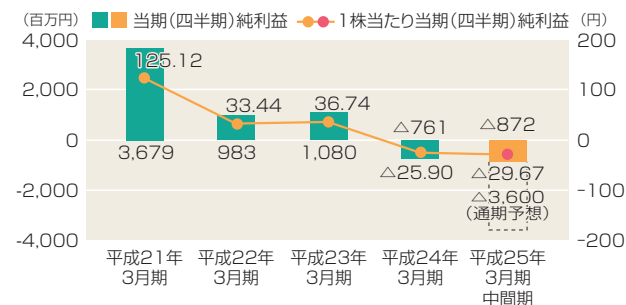
### 売上高



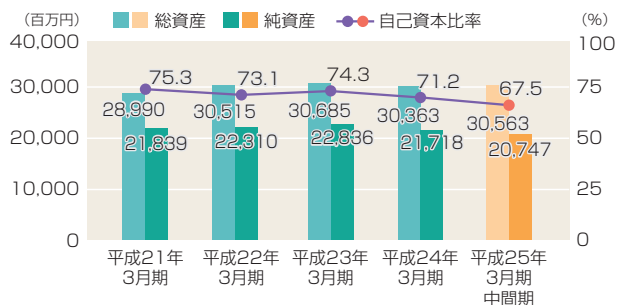
### 経常利益



### 当期(四半期)純利益 / 1株当たり当期(四半期)純利益

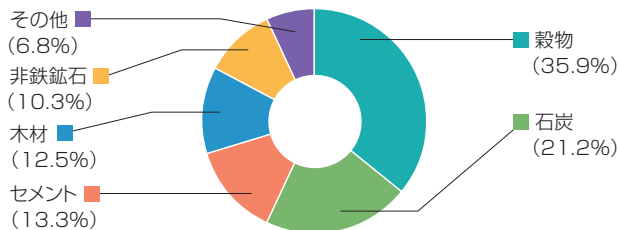


### 総資産 / 純資産 / 自己資本比率



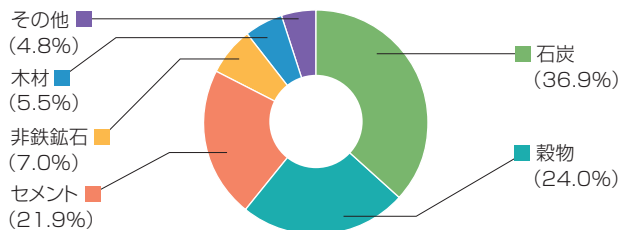
### 主要貨物別売上高構成比

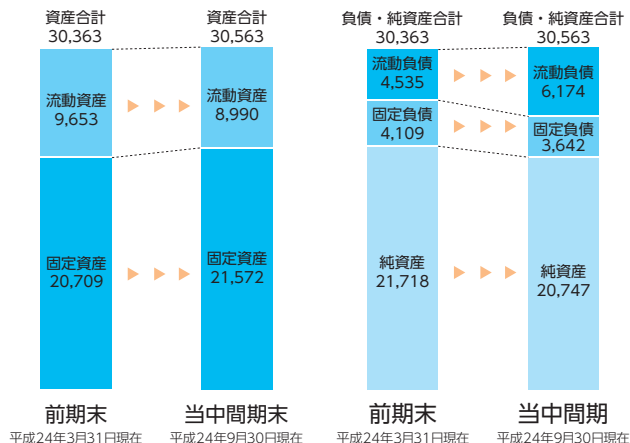
当中間期(平成24年4月1日から平成24年9月30日まで)



### 主要貨物別輸送量構成比

当中間期(平成24年4月1日から平成24年9月30日まで)





### 中間期連結貸借対照表 (要旨) (単位: 百万円/端数切捨て)

科 目	当中間期末 平成24年9月30日現在	前期末 平成24年3月31日現在
<b>(資産の部)</b>		
流 動 資 産	8,990	9,653
固 定 資 産	21,572	20,709
有 形 固 定 資 産	17,119	16,082
無 形 固 定 資 産	112	25
投 資 そ の 他 の 資 産	4,341	4,601
資 産 合 計	30,563	30,363
<b>(負債の部)</b>		
流 動 負 債	6,174	4,535
固 定 負 債	3,642	4,109
負 債 合 計	9,816	8,644
<b>(純資産の部)</b>		
株 主 資 本	20,442	21,315
資 本 金	3,351	3,351
資 本 剰 余 金	2,098	2,098
利 益 剰 余 金	14,999	15,871
自 己 株 式	△6	△6
そ の 他 の 包 括 利 益 累 計 額	191	305
そ の 他 有 価 証 券 評 価 差 額 金	△657	△564
繰 延 ヘ ッ ジ 損 益	△8	10
為 替 換 算 調 整 勘 定	857	859
新 株 予 約 権	113	97
純 資 産 合 計	20,747	21,718
負 債 ・ 純 資 産 合 計	30,563	30,363

### 増減Point

#### 資産

資産は305億63百万円となり、前期末に比べ2億円の増加となりました。主な要因は現金及び預金の増加25億73百万円、有価証券の減少29億58百万円、新造船建造等による有形固定資産の増加10億37百万円、投資有価証券の減少4億41百万円です。

#### 負債

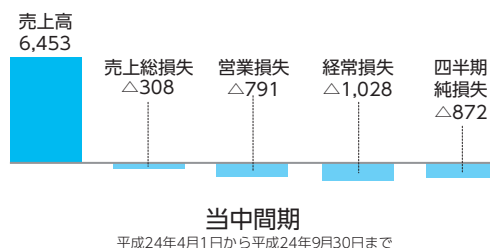
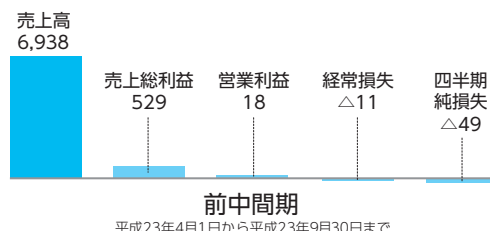
負債は98億16百万円となり、前期末に比べ11億72百万円の増加となりました。これは主に短期借入金増加19億83百万円、短期繰延税金負債の減少2億1百万円、長期借入金減少3億99百万円等によるものです。

#### 純資産

純資産は207億47百万円となり、前期末に比べ9億71百万円減少しました。これは主に利益剰余金の減少8億72百万円、その他有価証券評価差額金の減少92百万円等によるものです。

## 中間期連結損益計算書 (要旨) (単位：百万円/端数切捨て)

科 目	当中間期	前中間期
	平成24年4月1日から 平成24年9月30日まで	平成23年4月1日から 平成23年9月30日まで
売上高（海運業収益及び その他の営業収益）	6,453	6,938
売上原価（海運業費用及び その他の営業費用）	6,762	6,409
売上総利益又は 売上総損失（△）	△308	529
一般管理費	482	510
営業利益又は 営業損失（△）	△791	18
営業外収益	150	129
営業外費用	387	159
経常損失（△）	△1,028	△11
特別利益	60	-
特別損失	221	1
税金等調整前四半期純損失（△）	△1,189	△12
法人税、住民税及び事業税	2	257
法人税等調整額	△319	△220
四半期純損失（△）	△872	△49



### 増減Point

#### 営業損失

営業損失は、用船市況の低迷や、円高の継続、燃料油価格の高止まり等により、7億91百万円（前年同期は18百万円の営業利益）となりました。

#### 特別利益

当中間期は賃貸用不動産の売却により、特別利益として60百万円の固定資産売却益を計上いたしました。

#### 特別損失

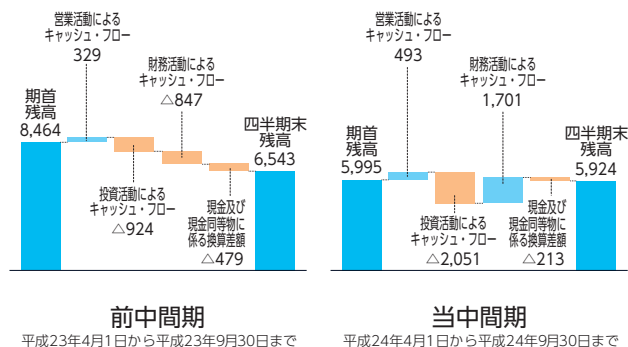
当中間期は株式市場の低迷により、特別損失として2億20百万円の投資有価証券評価損を計上いたしました。

#### 四半期純損失

当中間期は、8億72百万円の純損失（前年同期は49百万円の四半期純損失）を計上いたしました。

### 中間期連結キャッシュ・フロー計算書(要旨) (単位：百万円/端数切捨て)

科 目	当中間期	前中間期
	平成24年4月1日から 平成24年9月30日まで	平成23年4月1日から 平成23年9月30日まで
営業活動によるキャッシュ・フロー	493	329
投資活動によるキャッシュ・フロー	△2,051	△924
財務活動によるキャッシュ・フロー	1,701	△847
現金及び現金同等物に係る換算差額	△213	△479
現金及び現金同等物の増減額(△は減少)	△70	△1,920
現金及び現金同等物の期首残高	5,995	8,464
現金及び現金同等物の四半期末残高	5,924	6,543



### 増減Point

#### 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4億93百万円で、これは主に63億円の営業収入、55億71百万円の高運業費用の支出、ならびに法人税等の還付額2億59百万円等によるものです。

#### 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20億51百万円で、これは主に新造船建造資金を主とした有形固定資産の取得による支出22億99百万円ならびに有形固定資産(賃貸用不動産)の売却による収入1億4百万円等によるものです。

#### 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17億1百万円で、これは短期借入金の増加20億円、長期借入金の返済による支出2億98百万円によるものです。

### HPのご案内

<http://www.inuishop.co.jp/>

ホームページでは、当社に関するさまざまな情報をご覧いただけます。当社をよりご理解いただくためにも、ぜひアクセスをお願いいたします。





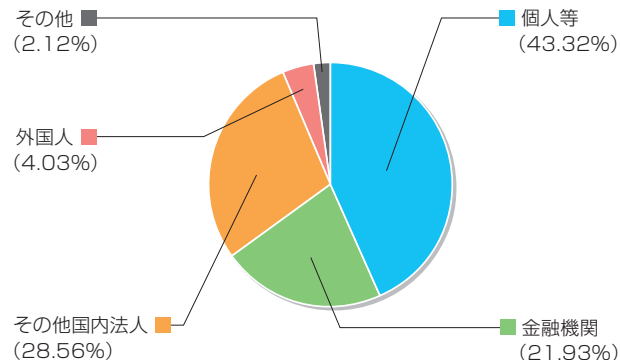
## 株式の状況

- 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 …………… 12,589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
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
三井造船株式会社	434	1.47

\*千株未満は切り捨てております。

## 所有者別株式分布状況 (株式数比率)



## 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> <a href="http://www.inuishop.co.jp/">http://www.inuishop.co.jp/</a>

## 株式に関する手続きについてのご案内

- 株式に関する手続き(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。

## &lt;特別口座について&gt;

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。

### 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 (連結)	陸上:40名 海上:9名 合計:49名

### 役員

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 (平成24年10月31日現在)

	船 名	重量トン(K/T)	竣工年
社 船	矢作丸(石炭専用船) <small>(注) 矢作丸(当社持分20%) は、幹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
KEN BREEZE	37,148	平成24年	

	船 名	重量トン(K/T)	竣工年
用船	9隻		
建造予定	未定(社船)	37,000	平成25年
	未定(社船)	37,000	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



## 海運業の

# 豆知識

Vol.1

## ハンディバルカーとは？

バルカーとは、穀物・鉱石・セメントなどのばら積み貨物を船倉に入れて輸送するために建造された貨物船のことで、その中で、貨物の載貨重量トンが20,000トン～60,000トン程度のばら積み船を、ハンディバルカーといいます。ハンディバルカーのうち、貨物の載貨重量トンが50,000トン～60,000トン程度のものをハンディマックスといいます。なお、貨物の載貨重量トンが70,000トン～80,000トン程度のバルカーをパナマックス、100,000トン以上のバルカーをケープサイズといいます。

### 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。



# 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