

第84期 事業報告書

2021年4月1日 ▶ 2022年3月31日

証券コード：9193

Commitment to
Maritime
Safety



私たちは強い使命感を持って 海上での船舶の航行安全と人の安全とを サポートし続けて行きます。

東京汽船株式会社は、1947年の会社設立以来、「海上安全確保」を社是として船舶の安全運航をサポートする曳船(タグボート)会社です。

曳船事業では3つの基幹業務を行っております。

東京湾内各港での港湾の離着岸作業であるハーバータグ業務、浦賀水道・中ノ瀬航路における危険物積載船や大型船の進路警戒であるエスコート業務、そして防災・緊急出動業務です。

安全で効率的な曳船サービスの提供を可能にする当社の強みは、ハード面での最新鋭で高馬力のタグボート船隊、ソフト面での高い熟練を誇る乗組員、そして365日24時間の即応・緊急出動を可能とする陸上サポート体制です。

当社は海上安全のプロフェッショナルとして船会社、代理店、ターミナル、造船所、危険物荷主、水先人等のお得意様や海事関係者の信頼を確保して行きたいと考えております。

当社はまた、船舶の安全確保に加え、海上での人員の安全確保も会社の使命としています。

これを理念とするのが東京湾口水先艇事業と洋上風力発電向けの交通船(CTV)事業です。

また、グループ会社の携わる港内観光船、水上バス、カーフェリーなどのマリン事業で利便性を提供することにより東京湾での地元貢献を果たしています。

当社はこうした曳船を始めとするマリンサービスの提供で公共的な役割を果たして行きます。





目次

株主の皆様へ	4
事業の概況	5
個別財務諸表	6
財務ハイライト(個別)	7
連結財務諸表	8
財務ハイライト(連結)	9
事業内容のご案内	10
グループ曳船会社	12
グループ旅客船事業	13
会社の概要	15
株式の状況	15



代表取締役社長

齊藤 宏之

株主の皆様におかれましては、平素格別のご高配を賜り厚く御礼申し上げます。

この度、北海道・知床での観光船事故でお亡くなりになられた方々に謹んでお悔やみを申し上げます。観光船・旅客船の運航をグループ事業に含む当社としても輸送人員の安全には最優先で取り組むことを再確認いたしたく存じます。

ここに当社の現状と取り組みを述べてさせていただきます。

当事業年度における日本経済は、製造業においては海外経済の回復で輸出が増加傾向となったものの、半導体など、部品の供給制約による調達難や資源価格の高騰で、秋口以降は景気回復が鈍化いたしました。非製造業においては緊急事態宣言等が解除された10月以降、昨年末にかけて景気は改善傾向が見られたものの航空・運輸、観光産業や飲食業界においては依然として厳しい経営環境が続いております。

当社の主たる事業である曳船事業を取り巻く事業環境につきましても、製造業の伸び悩みを反映して曳船作業対象船舶の入港もコロナ以前までは回復いたしておりません。特に世界的な港湾機能の低下でコンテナ船入出港数は低迷が続いています。横浜川崎地区では自動車専用船や大型タンカーの入出港数には持ち直し傾向が見られ増収となったものの、本格的な回復までには至りませんでした。横須賀地区では、入出港船舶数に底打ち感は見られたもののコンテナ船の低迷が響き減収となりました。千葉地区では、LNG船、大型タンカーの減少に加え、比較的好調であったプロダクトタンカーが減少に転じました。

当期の単体の総売上高は秋田港・能代港での洋上風車の建設プロジェクトが始まり洋上風力発電交通船(CTV)事業が増収となったことが功

を奏し、前期に比べ増加いたしました。しかしながら利益面では、原油価格が上昇傾向で推移し、燃料費は増加したこと、CTVの隻数増加による減価償却費や備船料の増加で、赤字幅は縮小したものの営業損失を計上いたしました。経常利益は受取配当金の増加があり、前年比で増加いたしました。

また、コロナ禍に係る長引く自粛要請で打撃を受けている旅客船事業子会社2社に関する貸倒引当金繰入額(東京湾フェリー株式会社)と関係会社支援損失引当金繰入額(株式会社ポートサービス)の特別損失が発生し当期純損失は拡大しました。

グループの連結決算においても、曳船事業、旅客船事業(横浜港での観光船、久里浜・金谷のカーフェリー部門)、売店・食堂事業の各セグメントで増収となったものの本格的な回復には至りませんでした。加えて、3セグメントともに原油高騰が響き、前期と同水準の営業損失と経常損失となりました。親会社株主に帰属する当期純利益は、曳船等を売却し固定資産売却益を計上しましたが、旅客船事業(カーフェリー部門)での減損損失や関係会社株式売却損等が発生し、当期純損失は拡大しました。

このような状況下、当社は業績を回復させ、グループの事業を再建するために以下のような諸施策を遂行してまいります。

曳船事業では回復途上にあった入出港船舶数が2022年春から低迷していることに加えて、原油価格の高騰による燃料油価格上昇が収益を圧迫しています。今後も収益性向上のために船隊の稼働率上昇と利益率回復を図って行きます。即ち、船隊規模の継続的見直し、運航定員削減船の増加による曳船の運航コスト削減、インフレ状

況下での曳船料金の適正化です。

品質面では安全な曳船サービスを安定的に提供するために、乗組員への教育訓練を充実させて行きます。オペレーション面ではIT高度化とデジタル化を推進し、陸上および海上の各業務プロセスの一体的な効率化と質的向上を図ります。

設備面では、当社は継続的な研究開発により環境負荷が低減されかつ作業効率と安全性の高い最新鋭曳船を投入して行く方針です。特に現在建造中の電気推進曳船については2022年12月の就航に向けて乗組員の訓練に注力してまいります。

新規事業については、既存事業のノウハウを活用拡大でき当社の社是(「海上における船と人の安全のサポート」)に合致した海事関連分野の事業に国内外で取り組む方針です。脱炭素化推進で今後の成長が見込まれている洋上風力発電の分野において、当社は2013年以来パイオニア企業として洋上風力発電交通船(CTV=Crew Transfer Vessel)事業を手掛けてきました。昨年春からは秋田港・能代港における秋田洋上風力発電の建設工事・試運転向けに5隻の建設用CTVを投入しています。加えて、地元企業と当社が設立した同プロジェクト向けのO&M(維持・管理)用CTVの合併会社の一員として関わっています。当社は、日本各地で計画されている今後の洋上風力発電に向けて、信頼されるオペレーションを確立しサービス範囲の拡大にも取り組み、洋上風力発電分野で交通船などのサービス提供を本業として発展させていきたいと希冀します。

グループ経営面では、新型コロナウイルスで打撃を受けた旅客船事業のグループ会社2社(横浜港における観光船、久里浜・金谷を結ぶカーフェリー)の再建に取り組んでまいります。今後は、利用客のニーズに即して、ローコストで運営が可能で、かつ環境負荷が低い船舶へと代替を進めて行きます。横浜港の観光船事業については、老朽化で一時閉鎖をしている山下公園棧橋の改修も進めてまいります。また、観光のみに依存しない事業の再構築を進めて行く方針です。

当社は、新型コロナウイルスに加え、インフレや円安、ウクライナ情勢を起因とする世界経済の混乱により困難な状況にある現在こそ、経営課題解決に取り組み、株主の皆様の利益を最大限確保して行く所存であります。

株主の皆様におかれましては、今後とも変わらぬご支援、ご鞭撻を賜りますようお願い申し上げます。

2022年6月



当事業年度における日本経済は、製造業において、海外での新型コロナウイルス感染症に起因する経済活動制限の緩和で、輸出が増加傾向となったものの、半導体など部品の供給制約による調達難や資源価格の高騰の影響を受け、秋口以降は景気回復が鈍化したしました。

他方、非製造業においては新型コロナウイルスの感染拡大が8月をピークに減少に転じ、緊急事態宣言等の自粛要請が解除された10月以降年末にかけては景気は改善傾向が見られたものの、航空・運輸、観光産業や飲食業界においては依然として厳しい経営環境が続いております。

当社の主たる事業である曳船事業を取り巻く事業環境につきましては、曳船作業対象船舶の内、コンテナ船入出港数は世界的な港湾機能の混乱で低迷が続いております。横浜川崎地区で自動車専用船や大型タンカーの入出港数には持ち直し傾向が見られ増収となったものの本格的な回復までには至りませんでした。横須賀地区では、入出港船舶数に底打ち感は見られたもののコンテナ船の低迷が響き減収となりました。千葉地区では、LNG船、大型タンカーの減少に加え、昨年度に比較的好調であったプロダクトタンカーが減少に転じ減収となりました。

このように昨年度に引き続き厳しい事業環境のなかで、当社は総力を挙げて業績向上に努めました。また、洋上風力発電交通船(CTV)事業で、秋田港・能代港での洋上風車の建設プロジェクトが始まり大幅な増収となったことが功を奏し、単体の総売上高は前期に比べ588百万円増加し7,710百万円(前期比8.3%増)となりました。

次に利益面では、原油価格が年初から上昇傾向で推移し、燃料費は192百万円増加いたしました。また、洋上風力発電交通船(CTV)の隻数増加で減価償却費が137百万円、用船料が166百万円増加いたしました。この結果、46百万円の営業損失(前期は72百万円の営業損失)、92百万円の経常利益(前期比38.0%増)となりました。

特別利益としては、曳船等の売却益(固定資産売却益)286百万円を計上いたしました。

長引く自粛要請で低迷が続いた旅客船事業子会社2社に関わる貸倒引当金繰入額146百万円(東京湾フェリー株式会社)と関係会社支援損失引当金繰入額227百万円(株式会社ポートサービス)の特別損失が発生し、82百万円の当期純損失(前期は34百万円の当期純損失)となりました。

当社グループの連結業績については、曳船事業、旅客船事業(横浜港での観光船、久里浜・金谷のカーフェリー部門)、売店・食堂事業の各セグメントで増収となり売上高10,699百万円(前期比8.2%増)となったものの本格的な回復には至りませんでした。加えて、3セグメントともに原油高騰が響き、営業損失590百万円(前期621百万円の営業損失)、経常損失328百万円(前期340百万円の経常損失)となりました。

親会社株主に帰属する当期純利益は、曳船等を売却し固定資産売却益を計上いたしました。が、旅客船事業(カーフェリー部門)での減損損失や関係会社株式売却損等が発生し、192百万円の当期純損失(前期は94百万円の当期純損失)となりました。

事業セグメント別の業績では、主力の曳船事業セグメントにおいては、作業対象船舶がコンテナ船中心である東京港での連結子会社では夏のオリンピック開催期と第4四半期の入出港数の減少が顕著で減収となりました。横須賀地区では、入出港船舶数に底打ち感は見られたもののコンテナ船の低迷が響き減収となりました。千葉地区では、LNG船、大型タンカーの減少に加え、昨年度に比較的好調であったプロダクトタンカーが減少に転じ減収となりました。また、秋田港・能代港で建設用の洋上風力発電交通船(CTV)の運航が始まり大幅な増収となりました。この結果、曳船事業セグメントの売上高は8,648百万円(前期比6.5%増)となりましたが、燃料費や用船料が増加し0.5百万円の営業損失(前期は27百万円の営業利益)となりました。

旅客船事業セグメントは、横浜港における観光船部門では、4月からのまん延防止等重点措置以降は長引く自粛要請で低迷が続いており

ましたが、11月以降は徐々に客足が戻ったこともあり、昨年度に比べ増収となりました。久里浜・金谷間を結ぶカーフェリー部門では、昨年度の緊急事態宣言による利用客減少の反動と、夏場に感染拡大が減少に転じたことから秋口以降一般利用客が一部戻り始め増収となりました。この結果、旅客船事業セグメントの売上高は1,605百万円(前期比14.8%増)となりました。しかしながら、営業費用のうち燃料費や修繕費が増加し555百万円の営業損失(前期は580百万円の営業損失)となりました。

売店・食堂事業セグメントでは、昨年度は新型コロナウイルス感染症蔓延により旅行・飲食が敬遠されるなかカーフェリー部門同様にバスツアー団体客の利用が途絶え大打撃を受けましたが、今年度に入り個人客を中心に利用客が増えたことで最悪期は脱し増収に転じました。この結果、売店・食堂事業の売上高は444百万円(前期比19.2%増)となり35百万円の営業損失(前期は68百万円の営業損失)となりました。

第85期(2022年4月1日から2023年3月31日)の見通しにつきましては、原油価格は当面高値圏で推移し、為替の円安傾向も継続するとの観測です。このため、当社グループ全体の業績にとっては、この燃料油価格の高騰が及ぼす影響を企業努力で吸収することに努めますが収益的には引き続き厳しい状況が予想されます。

曳船事業においては、新型コロナウイルス変異株の感染拡大に対する中国のゼロコロナ政策やロシア・ウクライナ情勢が世界経済に与える悪影響が懸念され、東京湾への入出港船舶数の先行きは不透明となっています。また、秋田港・能代港における洋上風力発電建設工事が2022年中に終わることは売上高減少要因となります。

旅客船事業においては、観光需要の回復で売り上げは上昇基調にあるものの、燃料油価格や食材等の仕入価格が大きく上昇していることが懸念材料となっています。本年4月からはグループ旅客船2社とも料金の値上げを実施いたしました。が本格的な回復がいつになるかは依然不透明な状況です。

個別財務諸表



貸借対照表(要旨)

(単位:千円)

科 目	第83期 2021年3月31日現在	第84期 2022年3月31日現在
資産の部		
流動資産	9,481,542	10,778,699
現金及び預金	6,823,654	8,083,074
海運業未収金	1,649,203	1,865,727
その他流動資産	1,009,098	830,372
貸倒引当金	△ 413	△ 474
固定資産	10,859,183	11,589,695
有形固定資産	7,833,372	8,470,562
船舶	5,878,673	6,710,178
その他有形固定資産	1,954,698	1,760,383
無形固定資産	126,054	103,400
投資その他の資産	2,899,756	3,015,732
投資有価証券	2,141,048	2,296,996
関係会社株式	319,532	404,132
繰延税金資産	—	12,369
その他長期資産	583,798	574,013
貸倒引当金	△ 144,622	△ 271,779
資産合計	20,340,725	22,368,395
負債の部		
流動負債	1,635,858	2,159,130
海運業未払金	551,787	625,064
短期借入金	580,000	580,000
その他流動負債	504,071	954,066
固定負債	1,546,311	3,250,998
リース債務	352,690	1,747,927
退職給付引当金	222,800	249,405
役員退職慰労引当金	511,902	522,711
特別修繕引当金	303,353	352,099
関係会社支援損失引当金	151,556	378,854
繰延税金負債	4,009	—
負債合計	3,182,170	5,410,129
純資産の部		
株主資本	16,942,748	16,760,440
資本金	500,500	500,500
資本剰余金	75,357	75,357
利益剰余金	16,412,210	16,229,902
自己株式	△ 45,319	△ 45,319
評価・換算差額等	215,806	197,825
その他有価証券評価差額金	230,955	197,825
繰延ヘッジ損益	△ 15,148	—
純資産合計	17,158,555	16,958,265
負債純資産合計	20,340,725	22,368,395

損益計算書(要旨)

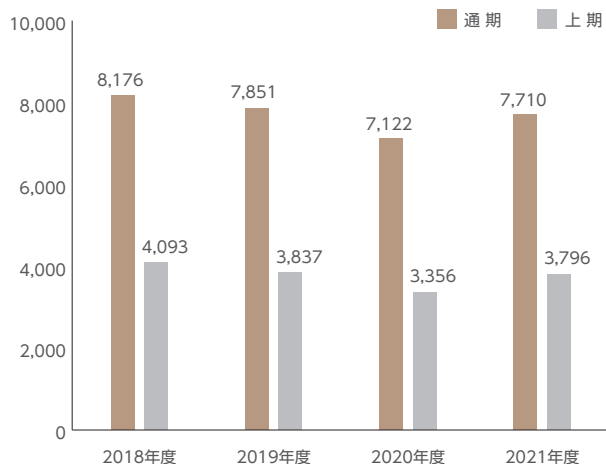
(単位:千円)

科 目	第83期 2020年4月1日から 2021年3月31日まで	第84期 2021年4月1日から 2022年3月31日まで
海運業収益	7,122,686	7,710,906
海運業費用	6,153,252	6,691,823
海運業利益	969,434	1,019,082
一般管理費	1,041,667	1,065,384
営業損失(△)	△ 72,232	△ 46,301
営業外収益	145,578	206,253
受取利息	1,263	875
受取配当金	100,479	153,531
受取賃貸料	19,292	19,472
その他営業外収益	24,542	32,374
営業外費用	6,419	67,608
支払利息	5,700	46,219
損害賠償金	—	20,000
その他営業外費用	718	1,388
経常利益	66,926	92,343
特別利益	605,385	286,781
固定資産売却益	278,662	286,781
関係会社支援損失引当金戻入額	326,723	—
特別損失	699,821	374,087
固定資産除却損	20,323	—
関係会社株式評価損	326,287	—
関係会社支援損失引当金繰入額	—	227,298
債務引受損	300,000	—
貸倒引当金繰入額	53,210	146,789
税引前当期純利益又は税引前当期純損失(△)	△ 27,509	5,036
法人税、住民税及び事業税	1,050	97,404
法人税等調整額	5,666	△ 9,530
当期純損失(△)	△ 34,227	△ 82,837



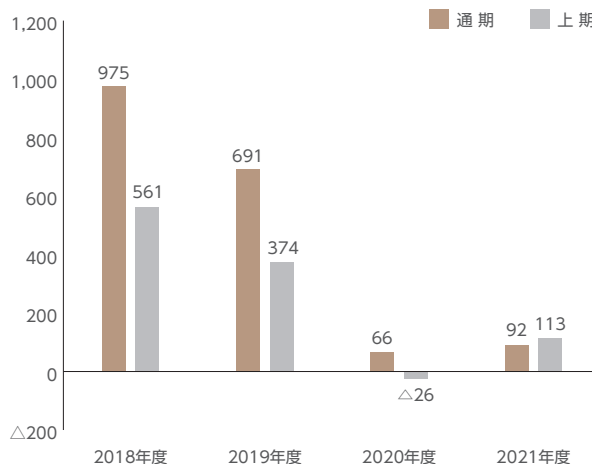
売上高

(単位:百万円)



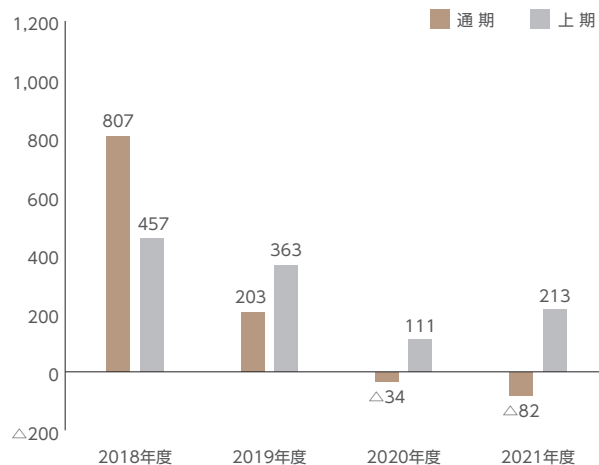
経常利益又は経常損失(△)

(単位:百万円)



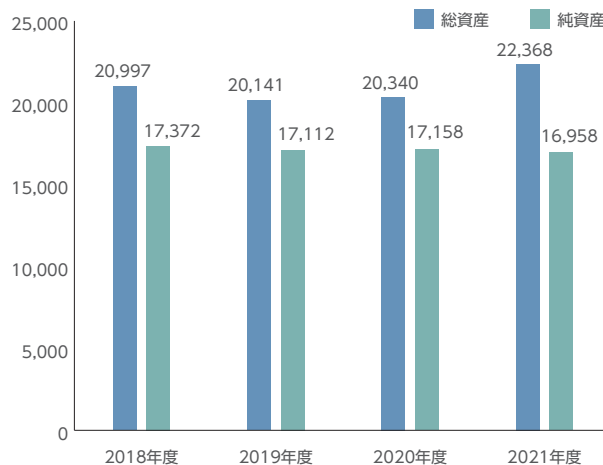
当期(中間)純利益又は当期純損失(△)

(単位:百万円)



総資産・純資産

(単位:百万円)





連結貸借対照表(要旨)

(単位:千円)

科 目	第83期 2021年3月31日現在	第84期 2022年3月31日現在
資産の部		
流動資産	11,879,916	12,931,454
固定資産	15,114,060	15,974,266
有形固定資産	9,736,183	10,328,519
無形固定資産	129,021	105,499
投資その他の資産	5,248,855	5,540,248
資産合計	26,993,977	28,905,720
負債の部		
流動負債	3,225,632	3,670,120
固定負債	2,491,109	4,173,979
負債合計	5,716,742	7,844,100
純資産の部		
株主資本	20,138,888	19,845,409
資本金	500,500	500,500
資本剰余金	75,357	75,357
利益剰余金	19,608,350	19,314,871
自己株式	△ 45,319	△ 45,319
その他の包括利益累計額	241,080	339,375
その他有価証券評価差額金	289,737	256,653
繰延ヘッジ損益	△ 15,148	—
為替換算調整勘定	△ 74,496	48,107
退職給付に係る調整累計額	40,987	34,614
非支配株主持分	897,266	876,836
純資産合計	21,277,235	21,061,620
負債純資産合計	26,993,977	28,905,720

連結損益計算書(要旨)

(単位:千円)

科 目	第83期 2020年4月1日から 2021年3月31日まで	第84期 2021年4月1日から 2022年3月31日まで
売上高	9,889,499	10,699,580
売上原価	8,734,552	9,503,975
売上総利益	1,154,947	1,195,604
販売費及び一般管理費	1,776,276	1,786,542
営業損失(△)	△ 621,328	△ 590,938
営業外収益	312,419	346,837
営業外費用	31,208	84,172
経常損失(△)	△ 340,118	△ 328,273
特別利益	405,728	286,781
特別損失	67,748	68,323
税金等調整前当期純損失(△)	△ 2,138	△ 109,814
法人税、住民税及び事業税	48,873	114,976
法人税等調整額	28,421	△ 15,443
当期純損失(△)	△ 79,433	△ 209,347
非支配株主に帰属する当期純利益 又は非支配株主に帰属する当期純損失(△)	14,761	△ 16,401
親会社株主に帰属する当期純損失(△)	△ 94,195	△ 192,945

連結株主資本等変動計算書 第84期 (2021年4月1日から2022年3月31日まで)

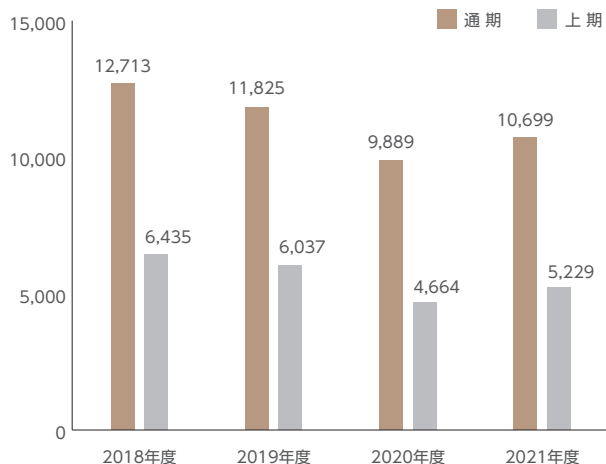
(単位:千円)

	株主資本					その他の包括利益累計額					非支配 株主持分	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	退職給付に係る 調整累計額	その他の包括 利益累計額合計		
2021年4月1日残高	500,500	75,357	19,608,350	△ 45,319	20,138,888	289,737	△ 15,148	△ 74,496	40,987	241,080	897,266	21,277,235
連結会計年度中の変動額												
剰余金の配当			△ 99,470		△ 99,470							△ 99,470
親会社株主に帰属する 当期純損失			△ 192,945		△ 192,945							△ 192,945
持分法適用会社増加に 伴う減少高			△ 1,063		△ 1,063							△ 1,063
株主資本以外の項目の 連結会計年度中の変動額 (純額)						△ 33,083	15,148	122,603	△ 6,373	98,295	△ 20,430	77,865
連結会計年度中の変動額合計	—	—	△ 293,479	—	△ 293,479	△ 33,083	15,148	122,603	△ 6,373	98,295	△ 20,430	△ 215,614
2022年3月31日残高	500,500	75,357	19,314,871	△ 45,319	19,845,409	256,653	—	48,107	34,614	339,375	876,836	21,061,620



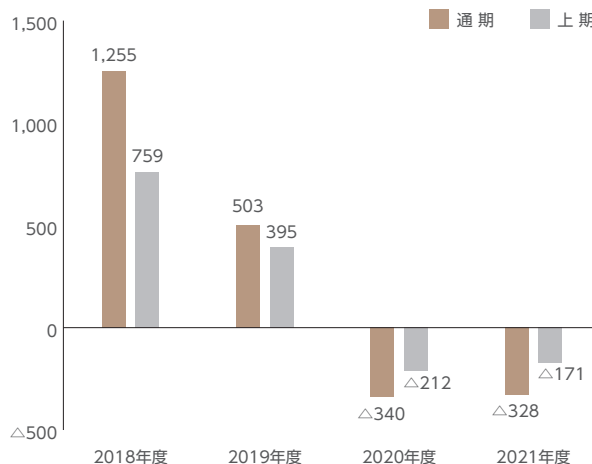
売上高

(単位:百万円)



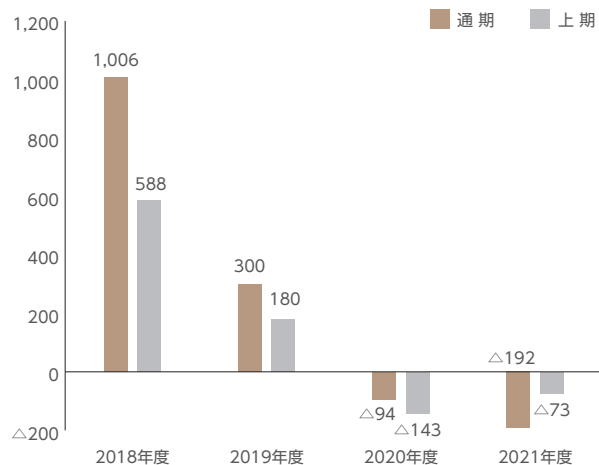
経常利益又は経常損失(△)

(単位:百万円)



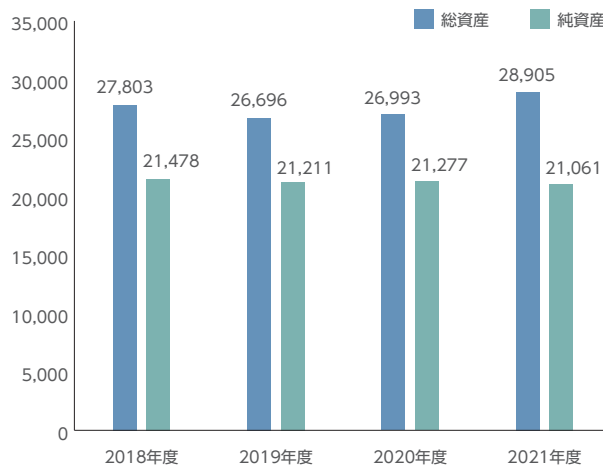
親会社株主に帰属する当期(中間)純利益 又は親会社株主に帰属する当期(中間)純損失(△)

(単位:百万円)



総資産・純資産

(単位:百万円)



Harbor Tug

ハーバータグ業務

**大型船舶の離着岸を完璧にサポート。
高度な技術力にタグボートの最新機能。**

横浜、川崎、千葉、横須賀の各港において、巨大な船舶を安全かつ円滑に岸壁に離着岸させるハーバータグ業務に従事しています。当社の最新鋭タグボートは、60トン近い強大な曳航力と迅速な旋回性能を備え、コンテナ船、LNG船、LPG船、バルカー船、自動車専用船等が入出港する各種ターミナルや原油タンカー用の海上バース、主要造船所で港湾の安全に寄与しています。近年は船舶の大型化に対応し、4,400馬力の高馬力エンジンを装備したタグボートが主力となっています。



コンテナ船の出港作業をする「天城丸」

Escort Tug

エスコート業務

**巨大船舶の航路を確保。
安全な海上交通に不可欠な業務です。**

東京湾の浦賀水道・中ノ瀬航路において巨大船、危険物積載巨大船および長大物件曳航船等の進路警戒をエスコートタグボートは担っています。同航路はあらゆる種類の船舶が航行し海難事故のリスクが高い世界有数の海上交通輻輳海域です。当社のエスコートタグボートは高速性能に加え、曳航力を兼備し、荒天に強く、進路警戒中の危険回避や投錨補助に加え、船舶の故障による航行不能時の曳航を行うなど、船舶の安全航行に不可欠の存在です。また、エスコートタグ事業と一体で湾口水先艇を運航し、同航路での航行補助業務全般を効率的に遂行しています。



A-Class vessel M.V. Amali, owned and operated by Brunei Gas Carriers

LNG船のエスコート作業をする「能代丸」



Disaster Prevention

防災・緊急出動業務

海の危険を未然に防ぐ努力。起きた事故への迅速な対処。海洋環境の保全に貢献しています。

当社は東京湾において多面的に海上の防災活動と海洋汚染防止に携わっています。当社の全タグボートは強力な消火設備と流出油処理設備を搭載し、海上災害への24時間即応が可能です。原油タンカーの海上バースなどでの警戒作業、入出港船舶の座礁やエンジントラブル時の航行補助といった緊急時サポートに加え、流出油防除や消火作業等による事故災害の拡大防止、人命救助など様々な役割を担います。



防災訓練中の「春日丸」

洋上風力発電交通船(CTV)

**再生可能エネルギーの分野で
縁の下の力持ちの貢献。**

当社は、洋上風力発電において厳しい海象気象下でも安全に乗船者を輸送し洋上施設への乗降を行えるCTV (Crew Transfer Vessel) と呼ばれる目的特化型の洋上風力発電交通船を7隻運航しています。現在まで福島、銚子、北九州の各洋上風力発電実証実験で運航をしてきました。さらに現在、秋田港・能代港での秋田洋上風力発電の建設にも投入されています。当社は同プロジェクトにおいて地元企業とO&M(維持・管理)用のCTVの保有・運航会社を設立しました。今後、各地で展開される多くの洋上風力発電プロジェクトで建設、試運転、O&Mの各局面でCTVを運航して行きたいと考えます。



CTV「JCAT TARO」

環境負荷低減型曳船の開発

**将来のゼロエミッションに向けた
イノベーション。**

当社は現在、電気推進曳船「大河」を建造中で2022年末に就航予定です。同船は主機関を排し、バッテリーと発電機を搭載した電気推進船で脱炭素化に寄与して行きます。当社は2013年に環境負荷低減型曳船として電気推進併用型のハイブリッドタグボート「銀河」を就航させ運航してきました。



「大河」イメージ



日本国内から海外に広がる東京汽船の曳船ネットワーク

当社は日本各地および海外の港湾で地元曳船会社に出資し提携関係を結んでいます。

東京港

コンテナ取扱量の大きな東京港においては、東港サービス(株)(連結子会社)が当港における二大曳船会社の一つとしてハーバータグ業務、海上防災業務、通船業務、代理店業務等を幅広く営んでいます。



東港サービス(株)の「武蔵」

香港

世界有数のコンテナ取扱量を誇る香港において当社は、シンガポールのPSA Marine社、(株)商船三井との合併で曳船会社のSouth China Towing Company(持分法適用会社)を経営しております。同社は、当地でのハーバータグ業務で揺るぎ無い地位を占めています。さらに同社は、中国南部の広西チワン族自治区にあり拡大の続く産業港である防城港において、現地の港湾会社との合併で曳船事業を展開しています。



South China Towing Companyの“SHENYANG”

フェリー事業で地元貢献

東京湾フェリー株式会社

東京湾フェリー(株)(連結子会社)は、神奈川県横須賀市の久里浜港と千葉県富津市の金谷港間を40分で結ぶフェリー定期航路事業を営んでいます。同社の3,000総トン超のカーフェリーは同航路を2隻で1日12~14往復し、神奈川県と南房総を結ぶ重要な海上ルートとして業務および観光の両面で多数のお客様に親しまれています。

東京湾フェリー(株)はさらに、フェリー金谷港での南房総最大級の物販・レストラン施設、フェリー久里浜港での海鮮料理レストラン、横浜横須賀道路下り線での「横須賀パーキングエリア」など、カーフェリーが結ぶ横須賀と南房総で地元に着目した観光事業を展開しております。



「かなや丸」(手前)と「しらはま丸」(奥)

「金谷フェリーターミナル」





「みなとよこはま」のマリンインフラです

株式会社ポートサービス

(株)ポートサービス(連結子会社)は1957年の創業以来、横浜港における港湾交通船事業を営んでおり、港湾の発展に寄与してきました。観光船事業ではレストラン船「マリーンルージュ」を横浜港において運航しており、ランチクルーズ、ディナークルーズの提供や船上結婚式、船上パーティー等各種イベントに利用されています。港湾地区の再開発が計画されている横浜の観光名所として、これからも多くの観光客に洋上での快適な時間を提供して行きます。

また、水上バスである「シーバス」を4隻運航しており、ウォーターフロントである山下公園、赤レンガ倉庫、みなとみらい21地区、そして横浜駅東口の「横浜ベイウォーター」という横浜の観光拠点を結ぶ海上ネットワークとして、市民ならびに観光客に利便性を提供しております。



水上バス「シーバス ゼロ」



「マリーンルージュ」



みなとみらい21地区を航行する「マリーンルージュ」

会社の概要 2022年3月31日現在



設 立	1947年5月5日
資 本 金	5億50万円
従 業 員 数	236名
事 業 所	【本 社】 〒231-0023 神奈川県横浜市中区山下町2番地 (産業貿易センタービル) TEL 045-671-7713 【千葉支店】 〒260-0024 千葉県千葉市中央区中央港2丁目5番3号 TEL 043-241-6371 【横須賀支店】 〒238-0004 神奈川県横須賀市小川町27番17 TEL 046-826-3911

役 員 2022年6月29日現在

代表取締役 取締役会長	齊 藤 昌 哉
代表取締役 取締役社長	齊 藤 宏 之
常 務 取 締 役	山 崎 淳 一
常 務 取 締 役	佐 藤 晃 司
取 締 役	沼 井 秀 男
取 締 役	巻 島 康 行
取 締 役	山 崎 潤 一
常 勤 監 査 役	柿 坪 精 二
監 査 役	池 田 直 樹
監 査 役	田 中 彰

株式の状況 2022年3月31日現在



(1)発行可能株式総数	40,040,000株
(2)発行済株式の総数	9,947,018株 (自己株式62,982株を除く。)
(3)当事業年度末の株主数	1,196名
(4)大株主(上位10名)	

株主名	持株数(株)	持株比率(%)
齊藤昌哉	1,358,845	13.66
株式会社商船三井	1,112,900	11.19
ビービーエイチ フォー フィデリティー ロープライスド ストック ファンド	805,230	8.10
共栄火災海上保険株式会社	500,000	5.03
京浜急行電鉄株式会社	500,000	5.03
齊藤宏之	372,000	3.74
株式会社みずほ銀行	350,000	3.52
東海汽船株式会社	326,000	3.28
株式会社横浜銀行	307,000	3.09
日本生命保険相互会社	300,000	3.02

(注) 持株比率は、自己株式(62,982株)を控除して計算しております。

株主メモ

事業年度	毎年4月1日から翌年3月31日まで
定時株主総会	毎年6月
基準日 定時株主総会・期末配当	毎年3月31日
株主名簿管理人および 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 (電話照会先)	〒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 0120-782-031 (フリーダイヤル)

住所変更、単元未満株式の買取・買増等のお申出先について

株主様の口座のある証券会社等にお申出ください。

なお、証券会社等に口座がないため特別口座が開設されました株主様は、特別口座の口座管理機関である三井住友信託銀行株式会社にお申出ください。

未払配当金の支払について

株主名簿管理人である三井住友信託銀行株式会社にお申出ください。

「配当金計算書」について

配当金お支払いの際にご送付しております「配当金計算書」は、租税特別措置法の規定に基づき作成する「支払通知書」を兼ねております。

ただし、株式比例配分方式をご選択いただいている株主様につきましては、源泉徴収税額の計算は証券会社等にて行われます。税額や実際のお受け取り金額等につきましては、お取引の証券会社等にご確認をお願いします。