第83期
事業報告書

2020年4月1日 ▸ 2021年3月31日

証券コード：9193

Commitment to
Maritime
Safety

東京汽船株式会社

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や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

株主の皆様へ

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。

新型コロナウイルス感染症により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。また、日々困難な状況におかれている方々に心からお見舞いを申し上げますとともに、医療従事者の方々やライフラインを支える皆様に深く感謝申し上げます。

ここに当社の事業の現状と取り組みを述べさせていただきます。

2020年度における日本経済は、上期は新型コロナウイルスの感染拡大に伴い経済は縮小したものの、下期に入り中国経済が他国に先立ち回復し、米国経済も年明け後に回復に向かうなか製造業は改善傾向となりました。他方、非製造業では航空・運輸、観光産業や飲食業界が、新型コロナウイルスの感染拡大による度重なる緊急事態宣言の発出で大幅な縮小を余儀なくされ深刻な状況が継続しております。

当社の曳船事業を巡る経営環境としては、2020年4月から新型コロナウイルス感染症が海上物流に悪影響を及ぼし始め、第3四半期の10月までは東京湾への曳船作業対象船舶の入出港船舶数は全ての船種で大幅に減少しました。第4四半期(1月～3月)になり前年と同水準まで入出港船舶数は回復しましたが、通期での売上は横浜川崎、横須賀、千葉の全地区で大きく減少しました。コスト面では原油価格が景気低迷の影響により通期で低水準であり燃料費が減少したものの、減収が響き通期で営業損失を計上し、経常利益も大幅に減少しました。

当社は新型コロナウイルス感染拡大により打撃を受けた横浜港における観光船事業の子会社である株式会社ポートサービスを再建するために同社の債務を引受け、同社が保有する投資有価証券の購入を行いました。この結果、特別損益項目として債務引受損を計上するとともに、同社の収支が改善したため関係会社支援損失引当金戻入額が発生しました。然しながら、新型コロナウイルス感染拡大で業績が悪化した久里浜・金谷間を結ぶカーフェリー事業に従事する連結子会社である東京湾フェリー株式会社に係る関係会社株式評価損を計上したため、単体決算でも当期純損失の計上となりました。

当社グループの連結業績も、大幅な減収と当期純損失計上となりました。事業セグメント別では、主力の曳船事業セグメントにおいては東京港での連結子会社分の減益幅が比較的小さかったものの業績悪化により減収、営業利益が減益となりました。旅客船事業セグメントは、上述のように2社ともに新型コロナウイルス感染拡大と度重なる緊急事態宣言により打撃を受けて大減収となり、大幅な営業損失計上となりました。同様に、久里浜・金谷間を結ぶカーフェリー事業と一体である売店・食堂事業セグメントでも減収となり営業損失が拡大しました。

このようなかつてない厳しい状況の中、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。

曳船事業では入出港船舶数が回復途上にありますが、コロナ以前の水準には未だ回復しておりません。2020年秋に実施した減船は2021年度にその効果が出始めますが、今後も収益性向上のために船隊規模を継続的に見直して行き、一隻当たりの稼働率上昇と利益率向上を図って行きます。また、長年の懸案であります運航定員削減船の増加による曳船の運航コスト削減を図ります。

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。また、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、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きます。特に電気推進(水素燃料電池併用型)曳船については2022年12月就航を目指し開発を加速させて行きます。

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という方針です。昨年秋に政府が脱炭素化の方針を明確化したこともあり、洋上風力発電には高い成長が見込まれます。当社はこの分野において、パイオニア企業として従来から手掛けている洋上風力発電交通船(CTV=Crew Transfer Vessel)他の事業開発を進めてまいります。当社は現在、本年春より開始された秋田港・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4隻の建設用CTVを投入しています。当社はまた、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の合弁会社の一員として、当地での洋上風力発電プロジェクトの運営に貢献してまいります。

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社の再建に取り組んでまいります。横浜港の観光船一隻(「マリンシャトル」)については本年2月に廃船しました。今後は、横浜港における観光船、久里浜・金谷を結ぶカーフェリーともに、観光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。

当社は新型コロナウイルス感染拡大で困難な状況にある今こそ様々な経営課題に取り組み、成長・進化を図って行くことにより、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。

2021年6月

当事業年度における日本経済は、上期は新型コロナウイルスの感染拡大に伴い景気は大きく落ち込んだものの、下期に入り中国経済が他国に先立ち回復し、米国も年明け後にワクチン接種効果等で経済が回復し始めるなか、製造業が改善傾向となりました。一方、非製造業では、航空・運輸、観光産業や飲食業界が緊急事態宣言の度重なる発出により深刻な状況となっております。

当社の主たる事業である曳船事業を取り巻く状況につきましては、新型コロナウイルス感染症が海上物流に与える悪影響は2020年4月に入り出始め、第3四半期の10月までは東京湾への入出港船舶数の減少傾向は続いておりました。11月以降一部の船種に底打ち感が見え始め、第4四半期(1月～3月)には入出港船舶数が前年と同水準となりました。

このような経済環境のなかで、当社は総力を挙げて業績向上に努めましたが、売上高は前期に比べ728百万円の大幅減収で7,122百万円(前期比9.3%減)となりました。

これを地区別に見ますと、横浜川崎地区のハーバータグ業務では、コンテナ船、自動車専用船、大型タンカーへの作業数は第4四半期において上昇に転じましたが、通期ではほぼ全ての船種の入出港船舶数が減少し減収となりました。横須賀地区では、コンテナ船、危険物積載船や大型客船を中心に入出港数が減少したことによりエスコート作業や東京湾口水先艇の乗下船作業が減少し大幅な減収となりました。千葉地区のハーバータグ業務では、プロダクトタンカーが増加しましたが、大型タンカー・LNG船等の危険物積載船が減少し減収となりました。

次に利益面では、原油価格が第4四半期に入り上昇傾向となりましたが、通期では景気低迷の影響で低水準となり、燃料費は減少しました。然しながら全地区での大幅な減収が響き72百万円の営業損失(前期は407百万円の営業利益)となり、経常利益は66百万円(前期比90.3%減)となりました。

特別利益としては、曳船の売却益(固定資産売却益)278百万円と、新型コロナウイルス感染症により大打撃を受けた横浜港における観光船子会社の債務引受と同社の保有する投資有価証券の購入により債務超過額が改善したことで関係会社支援損失引当金戻入額326百万円が発生いたしました。また、特別損失として上記の債務引受損300百万円や久里浜・金谷間を結ぶカーフェリー子会社に係る関係会社株式評価損326百万円が発生し、この結果、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きましては、政府による個人消費喚起策があったものの昨年末以降の新型コロナウイルス第3波による感染再拡大で旅客船事業や売店・食堂事業が大きな打撃を受け、グループ全体の売上高は9,889百万円(前期比16.4%減)と大幅な減収となりました。利益面では、原油価格が第4四半期に入り上昇傾向となったものの、上期の景気減速を受け通期では低水準となり、燃料費は300百万円減少しました。然しながら、大幅な減収が響き621百万円の営業損失(前期は170百万円の営業利益)、340百万円の経常損失(前期は503百万円の経常利益)となりました。また、親会社株主に帰属する当期純利益は、固定資産売却益(曳船売却益)が発生しましたが、旅客船事業で臨時休業等による損失や貸倒引当金繰入額が発生し、94百万円の当期純損失(前期は300百万円の当期純利益)となりました。

これを事業セグメント別の業績で示すと、主力の曳船事業セグメントにおいては、東京港での連結子会社分が第2四半期まではコンテナ船の入出港数は微減に留まったため減収幅が比較的小さかったものの当社単体の減収が大きく、セグメントの売上高は8,117百万円(前期比8.8%減)となり、燃料費は減少したものの大幅な減収が響き営業利益は27百万円(前期比94.9%減)に留まりました。

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、新型コロナウイルス感染拡大による2020年4月から5月25日までの運航休止、夏場の感染リスク回避行動、昨年末以降の第3波の感染再拡大による観光客の激減で大幅な減収となりました。久里浜・金谷間を結ぶカーフェリー部門でも同様に4月に入りバスツアー団体客の利用がなくなり、ゴールデンウィーク期間中の運休やその後の減便運航、外出自粛要請から一般の利用客が大幅に減少しました。また、観光船同様、第3四半期に入って戻りつつあった一般の利用客が今年に入り感染再拡大により大幅に減少しました。この結果、旅客船事業セグメントの売上高は1,398百万円(前期比38.7%減)、営業費用のうち燃料費は運航休止により減少しましたが、大幅な減収が響き580百万円の営業損失(前期は325百万円の営業損失)となりました。

売店・食堂事業セグメントは、団体による旅行・飲食が敬遠されるなか、4月に入り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、旗艦店金谷センターだけでなく久里浜センターも大打撃を受けました。この結果、売上高は373百万円(前期比42.0%減)となり68百万円の営業損失(前期は39百万円の営業損失)を計上しました。

第84期(2021年4月1日から2022年3月31日まで)の見込みにつきましては、曳船事業は回復途上にあり、売上は前年度を上回る見通しですがコロナ以前の水準まで戻るかどうかは不透明な状況にあります。2021年度は秋田洋上風力発電の建設工事向けに洋上風力発電交通船(CTV)を4隻運航することが売上に寄与する見通しです。また、グループ会社の旅客船事業および売店・食堂事業においても、新型コロナウイルスがいつ収束するかが現時点では正確に見通せず業績予想が困難な状況にあります。

個別財務諸表

貸借対照表(要旨)

(単位:千円)

科　目	第82期 2020年3月31日現在	第83期 2021年3月31日現在
資産の部		
流動資産	11,330,928	9,481,542
現金及び預金	9,373,026	6,823,654
海運業未収金	1,642,546	1,649,203
その他流動資産	315,689	1,009,098
貸倒引当金	△ 333	△ 413
固定資産	8,810,599	10,859,183
有形固定資産	6,079,364	7,833,372
船舶	5,286,926	5,878,673
その他有形固定資産	792,438	1,954,698
無形固定資産	99,227	126,054
投資その他の資産	2,632,007	2,899,756
投資有価証券	1,434,361	2,141,048
関係会社株式	645,820	319,532
その他長期資産	643,230	583,798
貸倒引当金	△ 91,404	△ 144,622
資産合計	20,141,528	20,340,725
負債の部		
流動負債	1,464,826	1,635,858
海運業未払金	469,491	551,787
短期借入金	580,000	580,000
その他流動負債	415,335	504,071
固定負債	1,564,041	1,546,311
リース債務	6,430	352,690
退職給付引当金	135,319	222,800
役員退職慰労引当金	489,352	511,902
特別修繕引当金	301,960	303,353
関係会社支援損失引当金	478,279	151,556
繰延税金負債	–	4,009
その他固定負債	152,699	–
負債合計	3,028,867	3,182,170
純資産の部		
株主資本	17,175,915	16,942,748
資本金	500,500	500,500
資本剰余金	75,357	75,357
利益剰余金	16,645,377	16,412,210
自己株式	△ 45,319	△ 45,319
評価・換算差額等	△ 63,254	215,806
その他有価証券評価差額金	43,161	230,955
繰延ヘッジ損益	△ 106,415	△ 15,148
純資産合計	17,112,660	17,158,555
負債純資産合計	20,141,528	20,340,725

損益計算書(要旨)

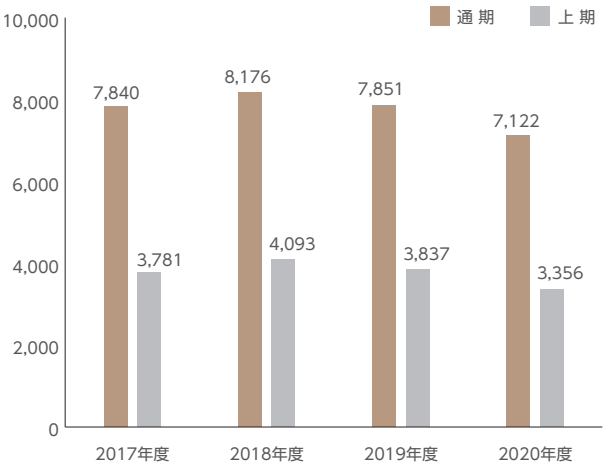
(単位:千円)

科　目	第82期 2019年4月1日から 2020年3月31日まで	第83期 2020年4月1日から 2021年3月31日まで
海運業収益	7,851,077	7,122,686
海運業費用	6,384,575	6,153,252
海運業利益	1,466,502	969,434
一般管理費	1,058,843	1,041,667
営業利益又は営業損失(△)	407,658	△ 72,232
営業外収益	289,789	145,578
受取利息	911	1,263
受取配当金	233,440	100,479
受取賃貸料	19,505	19,292
その他営業外収益	35,931	24,542
営業外費用	5,913	6,419
支払利息	5,601	5,700
その他営業外費用	311	718
経常利益	691,535	66,926
特別利益	253,555	605,385
固定資産売却益	242,505	278,662
受取保険金	11,050	–
関係会社支援損失引当金戻入額	–	326,723
特別損失	494,846	699,821
固定資産除却損	–	20,323
関係会社株式評価損	407,002	326,287
関係会社支援損失引当金繰入額	70,133	–
災害による損失	17,711	–
債務引受損	–	300,000
貸倒引当金繰入額	–	53,210
税引前当期純利益又は税引前当期純損失(△)	450,244	△ 27,509
法人税、住民税及び事業税	247,219	1,050
法人税等調整額	△ 144	5,666
当期純利益又は当期純損失(△)	203,169	△ 34,227

財務ハイライト(個別) 2021年3月31日現在

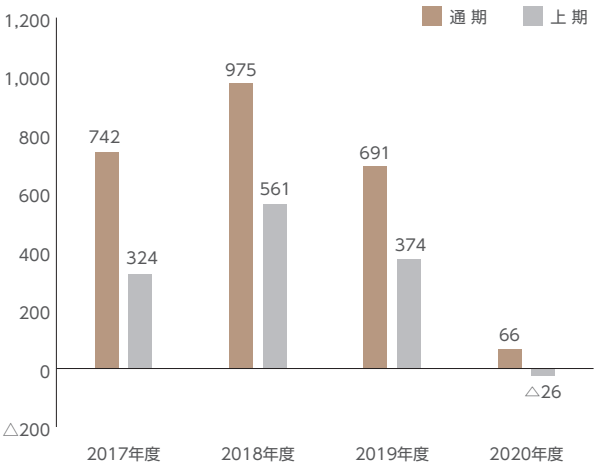
売上高

(単位:百万円)



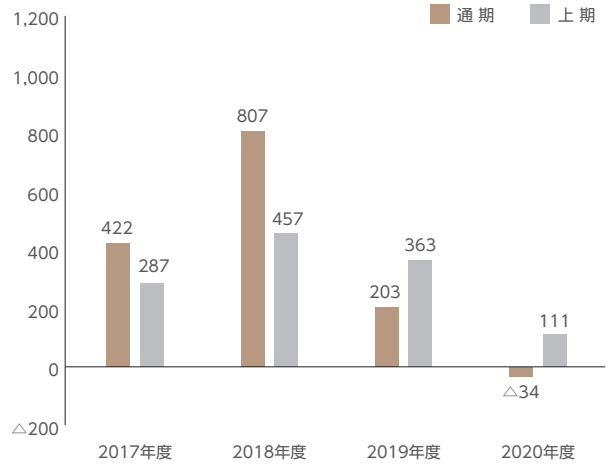
経常利益又は経常損失(△)

(単位:百万円)



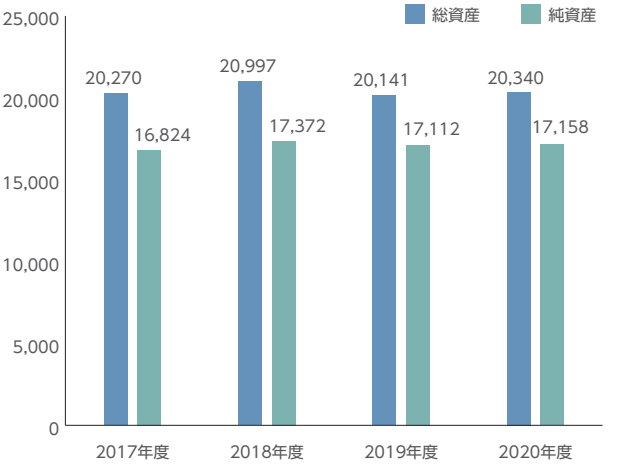
当期(中間)純利益又は当期純損失(△)

(単位:百万円)



総資産・純資産

(単位:百万円)



※税効果会計に係る会計基準の改正等を2018年度より適用しており、
2017年度の総資産については、組替後の数値を表示しております。

連結財務諸表

連結貸借対照表(要旨)

(単位:千円)

科　目	第82期 2020年3月31日現在	第83期 2021年3月31日現在
資産の部		
流動資産	13,644,122	11,879,916
固定資産	13,052,841	15,114,060
有形固定資産	7,910,025	9,736,183
無形固定資産	104,778	129,021
投資その他の資産	5,038,037	5,248,855
資産合計	26,696,964	26,993,977
負債の部		
流動負債	3,106,101	3,225,632
固定負債	2,379,479	2,491,109
負債合計	5,485,581	5,716,742
純資産の部		
株主資本	20,432,024	20,138,888
資本金	500,500	500,500
資本剰余金	75,357	75,357
利益剰余金	19,901,486	19,608,350
自己株式	△ 45,319	△ 45,319
その他の包括利益累計額	△ 113,711	241,080
その他有価証券評価差額金	73,040	289,737
繰延ヘッジ損益	△ 106,415	△ 15,148
為替換算調整勘定	△ 38,049	△ 74,496
退職給付に係る調整累計額	△ 42,286	40,987
非支配株主持分	893,070	897,266
純資産合計	21,211,383	21,277,235
負債純資産合計	26,696,964	26,993,977

連結損益計算書(要旨)

(単位:千円)

科　目	第82期 2019年4月1日から 2020年3月31日まで	第83期 2020年4月1日から 2021年3月31日まで
売上高	11,825,622	9,889,499
売上原価	9,780,773	8,734,552
売上総利益	2,044,848	1,154,947
販売費及び一般管理費	1,874,686	1,776,276
営業利益又は営業損失(△)	170,162	△ 621,328
営業外収益	355,471	312,419
営業外費用	22,631	31,208
経常利益又は経常損失(△)	503,003	△ 340,118
特別利益	313,205	405,728
特別損失	318,569	67,748
税金等調整前当期純利益 又は税金等調整前当期純損失(△)	497,639	△ 2,138
法人税、住民税及び事業税	298,083	48,873
法人税等調整額	△ 12,241	28,421
当期純利益又は当期純損失(△)	211,796	△ 79,433
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(△)	△ 89,181	14,761
親会社株主に帰属する当期純利益 又は親会社株主に帰属する当期純損失(△)	300,977	△ 94,195

連結株主資本等変動計算書 第83期 (2020年4月1日から2021年3月31日まで)

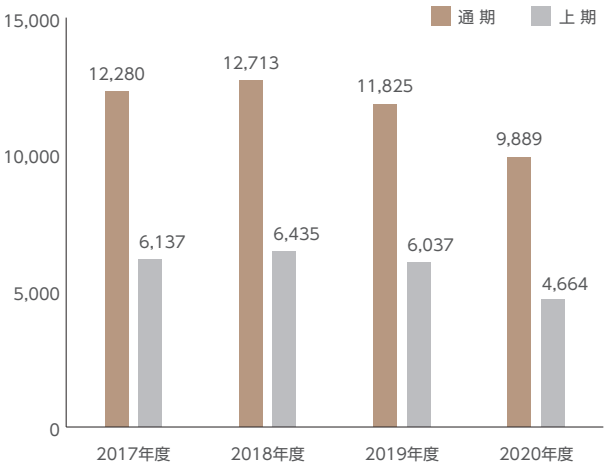
(単位:千円)

	株主資本					その他の包括利益累計額						
	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	非支配株主持分	純資産合計
2020年4月1日残高	500,500	75,357	19,901,486	△ 45,319	20,432,024	73,040	△ 106,415	△ 38,049	△ 42,286	△ 113,711	893,070	21,211,383
連結会計年度中の変動額												
剰余金の配当			△ 198,940		△ 198,940					–		△ 198,940
親会社株主に帰属する当期純損失(△)			△ 94,195		△ 94,195					–		△ 94,195
株主資本以外の項目の連結会計年度中の変動額(純額)						216,696	91,267	△ 36,446	83,274	354,791	4,195	358,987
連結会計年度中の変動額合計	–	–	△ 293,135	–	△ 293,135	216,696	91,267	△ 36,446	83,274	354,791	4,195	65,851
2021年3月31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

財務ハイライト(連結) 2021年3月31日現在

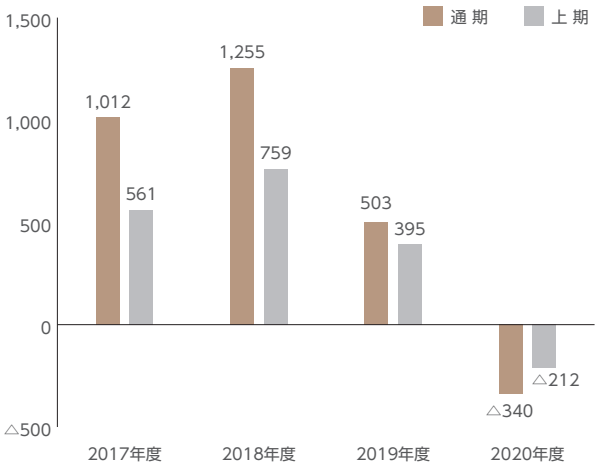
売上高

(単位:百万円)



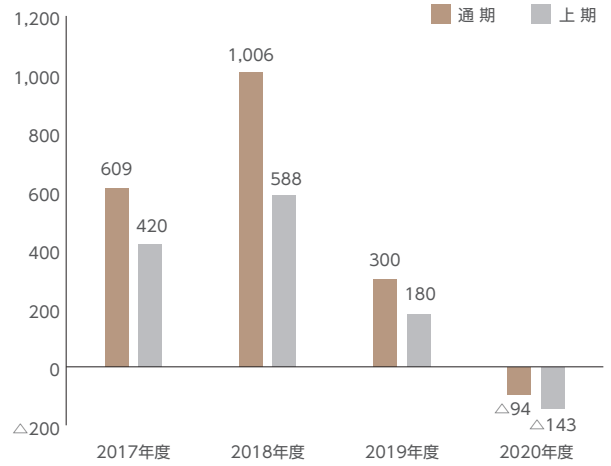
経常利益又は経常損失(△)

(単位:百万円)



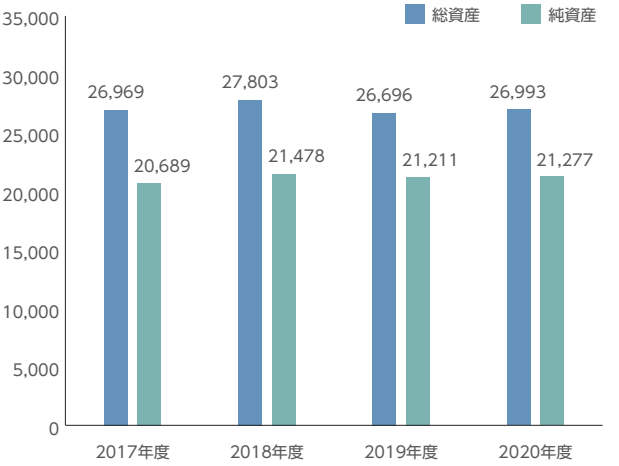
親会社株主に帰属する当期(中間)純利益又は親会社株主に帰属する当期(中間)純損失(△)

(単位:百万円)



総資産・純資産

(単位:百万円)



※税効果会計に係る会計基準の改正等を2018年度より適用しており、
2017年度の総資産については、組替後の数値を表示しております。

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。

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6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 TWO”

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てのイノベーション。

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」を就航させました。現在、電気推進（水素燃料電池併用型）曳船の開発に取り組んでおり、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および水素燃料電池を動力源とする電気推進船で脱炭素化に寄与して行きます。

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)商船三井との合弁で曳船会社の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弁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に貢献

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密着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「横浜ベイクォーター」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 2021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	235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 2021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 﨑　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 﨑　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 2021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　1,121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	813,010	8.17
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。

東京汽船株式会社
Tokyo Kisen Co., Ltd.

VEGETABLE OIL INK