

2010年5月20日

各 位

会 社 名 新和海運株式会社
代表者名 代表取締役社長 杉浦 哲
(コード番号 9110 東証・大証・名証各第一部、福証)
問合せ先 執行役員総務グループリーダー
横溝 豊彦
(TEL . 03-5290-6219)

会 社 名 日鉄海運株式会社
代表者名 代表取締役社長 島川 恵一郎
問合せ先 取締役総務部長 三田 弘
(TEL . 03-6858-7133)

新和海運株式会社と日鉄海運株式会社の合併契約締結について

新和海運株式会社(以下、「新和海運」といいます。)と日鉄海運株式会社(以下、「日鉄海運」といいます。)は、2010年5月20日開催の取締役会において、新和海運を存続会社とする合併(以下、「本合併」といいます。)を行うことをそれぞれ決議し、合併契約を締結いたしましたので、以下のとおりお知らせいたします。

本合併は、新和海運は同年6月25日開催予定の定時株主総会において、日鉄海運は同年6月24日開催予定の定時株主総会において承認を得たうえで、同年10月1日を効力発生日として行われる予定です。

I. 本合併について

1. 本合併の目的等

(1) 本合併の背景及び経緯

新和海運と日鉄海運は、製鉄原料や一般炭を中心としたドライバルク輸送事業を柱とする外航海運オペレーターとして豊富な輸送実績を有し、新和海運は長期契約を柱とした顧客基盤とエネルギー輸送を含めた幅広い事業ポートフォリオに裏打ちされた総合力を、また、日鉄海運は新日本製鐵株式会社(以下、「新日鐵」といいます。)グループのインダストリアル・キャリアとして製鉄原燃料輸送分野での高い専門性を強みとして、それぞれ事業を拡大させてまいりました。

ドライバルクの世界マーケットは、2003年以降の資源需要の増大により、大きなトレンドとして拡大基調を続けております。しかしその過程では、海運市況のボラティリティが拡大し、特に2008年秋の金融危機に端を発した世界経済の低迷に伴い、海運マーケットにおいて輸送量、市況ともに一時急落するなど、新和海運と日鉄海運の経営も短期間で大きな変動を経験いたしました。

新和海運と日鉄海運両社は、これまで独自の経営努力で、安定した高品質の輸送サービスをお客様に提供するとともに、徹底したコストダウンによる経営の効率化、船隊整備と輸送技術の向上等を推進し、この様な経済変動にも耐えられるような経営体質の強化を進めてまいりました。その結果、2009年度は金融危機後の厳しい経営環境の中でも、両社とも40億円前後の経常黒字を確保することができました。

しかしながら、今後の世界のドライバルクマーケットを見通しますと、需要サイドでは中国を中心とする実需の回復に伴い、再び成長トレンドに転ずることが期待される一方、供給サイドでは金融危機前に発注された新造船の大量参入が見込まれるため、厳しい競争環境が予想されております。また、船舶の大型化や環境規制の強化などに対応し、技術的な適応力の向上と今まで以上に競争力のある船隊の拡充が求められつつあります。加えて、世界経済の見通し自体も不透明感が増す中で、ボラティリティ・リスクに備えた強固な事業・財務基盤を築いていくことが、両社にとって急務となっております。

新和海運と日鉄海運は、このような今後予想される事業環境の変化にタイムリーに対応しつつ、お客様からの海上輸送サービスに対する期待と株主の皆様への付託に応えて企業価値を高めるためには、個々の経営努力以上の新たな取り組みが必要であるとの認識を両社で共有し、様々な経営戦略上の可能性について真摯かつ誠実に検討と協議を続けてまいりました。

この結果、新和海運の「総合力」と、日鉄海運の「専門性」を一つに統合することが両社にとって最良の選

択肢であるとの結論に至り、両社はそれぞれが有する強みを相互に尊重する「対等の精神」に基づき、2010年10月1日を期して合併することに合意しました。

(2) 本合併の目的

新和海運と日鉄海運は、本合併により、鉄鋼原料・石炭輸送・不定期船貨物輸送等の各分野におけるスケールメリットの活用と両社の強みを有機的に結合することによる輸送サービス品質の更なる向上、エネルギー分野を含む成長マーケットにおけるプレゼンスの向上、変動の激しい事業環境下における強固な事業・財務基盤の確保を目的として、ドライバルク輸送事業を柱とした、わが国のみならず世界でも屈指の外航海運オペレーターへと発展することを目指します。

(3) 本合併の基本コンセプト

新和海運と日鉄海運は、両社の持つ経営資源を結集することで、安定的な顧客基盤、幅広い事業ポートフォリオ、財務体質の安定性を特徴としつつ、下記に代表される本合併の効果を追求し、更なる企業価値の向上を図りたいと考えております。

a. 船隊統合・拡充による一層の競争力強化

両社のもつ船隊の統合及び今後の拡充により世界有数の製鉄原料輸送船隊を形成し、同時に石炭・不定期輸送船隊を増強することによって、新日鐵をはじめとする国内鉄鋼業や国内電力産業・石油会社等の重要顧客向けの輸送サービスをより効率的に行うことはもちろん、中国など成長国の資源・エネルギー系バルク輸送需要の増大といったグローバルな市場拡大にも対応し、成長マーケットでのプレゼンスを高めてまいります。

b. 船舶調達力の拡充

新造船建造においては、これまで培ってきた両社の企画力・交渉力・資金調達力を統合により更に高め一方、用船においても両社の異なる用船ソースを相互に活用することにより船舶調達力の更なる向上を図ります。

c. 更なる技術力の集積

世界有数のドライバルク輸送事業部門を有する海運会社として両社がこれまで培ってきた建造監督・船舶管理・環境保全・安全運航管理などの技術を集積・結合し、世界有数の運航技術力を有するオペレーターを目指してまいります。

d. 収益性の向上・効率化・コスト削減

船隊の統合による配船弾力性の向上により、タイムリーにビジネスチャンスの把握が可能となることから、輸送効率の向上、ひいては収益性の向上を目指してまいります。またファイナンス条件の改善や外部購入コストの低減、本社事務所の統合等一般管理費の低減についても統合効果の発揮を目指してまいります。

e. 安定的な船員の確保

両社のもつマンニング・ソースの拡大により、日本、フィリピン、ベトナム、インド、中国等から安定的に船員を確保するとともに、上級職員の育成強化を目指してまいります。

2. 本合併の要旨

(1) 本合併の日程

合併契約締結に係る取締役会決議日（両社）	2010年5月20日
合併契約締結日	2010年5月20日
合併契約承認に係る株主総会開催日（日鉄海運）	2010年6月24日（予定）
合併契約承認に係る株主総会開催日（新和海運）	2010年6月25日（予定）
合併予定日（効力発生日）	2010年10月1日（予定）

(2) 本合併の方式

新和海運を吸収合併存続会社、日鉄海運を吸収合併消滅会社とする吸収合併方式によります。

(3) 本合併に係る割当ての内容

	新和海運 (吸収合併存続会社)	日鉄海運 (吸収合併消滅会社)
合併比率	1	1.6

(注1) 本合併により交付する予定の新和海運の株式数：普通株式：68,764,400株

(注2) 日鉄海運株式1株に対して、新和海運株式1.6株を割当て交付します。ただし、新和海運が保有する日鉄海運株式80,000株及び日鉄海運が保有する自己株式1,500,000株については、本合併による株式の割当てはいたしません。なお、上記の比率は、算定の根拠となる諸条件について重大な変更が生じた場合、新和海運と日鉄海運との協議により変更することがあります。

(注3) 単元未満株式の取り扱い

本合併により、新和海運の単元未満株式(1,000株未満の株式)を所有することとなる株主の皆様は、取引所市場において単元未満株式を売却することができません。新和海運の単元未満株式を所有することとなる株主の皆様においては、新和海運の株式に関する単元未満株式の買取制度又は本合併に際して導入予定の買増制度をご利用いただくことができます。

(4) 本合併に伴う日鉄海運の新株予約権及び新株予約権付社債に関する取扱い
該当事項はありません。

3. 本合併に係る割当ての内容の算定根拠等

(1) 算定の基礎及び経緯

新和海運及び日鉄海運は、本合併に用いられる合併比率の算定にあたって公正性を期すため、新和海運は三菱UFJモルガン・スタンレー証券株式会社(以下、「三菱UFJモルガン・スタンレー証券」といいます。)、日鉄海運はみずほ証券株式会社(以下、「みずほ証券」といいます。)に対して本合併に用いられる合併比率の算定を依頼し、それぞれ以下の算定結果を内容とする合併比率算定書を受領いたしました。

三菱UFJモルガン・スタンレー証券は、新和海運と日鉄海運の合併比率の分析にあたり、類似会社比較分析、貢献度分析及びディスカунテッド・キャッシュフロー分析(以下、「DCF分析」といいます。)を行いました。

両社には比較可能な上場類似会社が複数存在し、類似会社比較分析による株式価値の類推が可能であることから類似会社比較分析を、また両社の財務予測を比較分析するため貢献度分析を、加えて将来の事業活動の状況を評価するためDCF分析を、それぞれ実施しました。なお、三菱UFJモルガン・スタンレー証券による類似会社比較分析、貢献度分析及びDCF分析は、両社の2011年3月期以降の財務予測(利益計画その他の情報を含みます。)に基づき、実施しております。

以上より、新和海運株式1株あたりの株式価値を1とした場合の分析結果レンジは以下のとおりです。

	採用手法	合併比率の分析結果レンジ
	類似会社比較分析	1.23 ~ 1.84
	貢献度分析	1.36 ~ 2.34
	DCF分析	1.33 ~ 1.94

三菱UFJモルガン・スタンレー証券は、合併比率の分析に際して、両社から提供を受けた情報及び一般に公開された情報等を使用し、それらの資料、情報等が全て正確かつ完全であることを前提としており、独自にそれらの正確性及び完全性の検証を行っておりません。また、両社及びその関係会社の資産又は負債(偶発債務を含みます。)について、個別の資産及び負債の分析及び評価を含め、独自に評価、鑑定又は査定を行っておらず、第三者機関への鑑定又は査定の依頼も行っておりません。三菱UFJモルガン・スタンレー証券の合併比率分析は、2010年5月19日現在までの情報及び経済条件を反映したものであり、また、両社の財務予測(利益計画その他の情報を含みます。)については、両社の経営陣により現時点で得られる最善の予測と判断に基づき合理的に作成されたことを前提としております。

みずほ証券は、新和海運及び日鉄海運それぞれについて、市場株価基準法、類似企業比較法、ディスカунテッド・キャッシュフロー法(以下、「DCF法」といいます。)及び修正純資産法による分析を行い、合併比率を算定しました。各手法における算定結果は以下のとおりです。下記の合併比率の算定レ

レンジは、新和海運株式 1 株当たりの株式価値を 1 とした場合の日鉄海運の 1 株当たりの株式価値の算定レンジを記載したものです。

	採用手法	合併比率の算定レンジ
	市場株価基準法	1.29 ~ 1.89
	類似企業比較法	0.91 ~ 1.95
	DCF 法	0.99 ~ 2.32
	修正純資産法	1.38

なお、市場株価基準法については、2010 年 5 月 19 日を算定基準日として、新和海運の 2010 年 3 月期決算短信を公表した翌営業日である 2010 年 5 月 6 日から基準日までの東京証券取引所市場第一部における終値（以下、「終値」といいます。）の単純平均値、2010 年 4 月 20 日から基準日までの 1 ヶ月間の終値の単純平均値、及び 2010 年 2 月 22 日から基準日までの 3 ヶ月間の終値の単純平均値を採用しております。また、日鉄海運は非上場会社であり市場株価が存在しないため、市場性評価手法である類似企業比較法による算定結果を引用し、合併比率の算定レンジを算出しております。

DCF 法については、両社の事業計画、直近までの業績の動向等の諸要素を考慮して両社が作成した 2011 年 3 月期以降の両社の将来の収益予想に基づき、両社が将来生み出すと見込まれるフリー・キャッシュ・フローを一定の割引率で現在価値に割り引いて 1 株当たりの株式価値を算定し、合併比率の算定レンジを算出しております。

みずほ証券は、合併比率の算定に際して、両社から提供を受けた資料及び一般に公開された情報等を原則として採用し、採用したそれらの資料及び情報等が、全て正確かつ完全なものであること、合併比率の算定に重大な影響を与える可能性がある事実のみずほ証券に対して未開示の事実はないこと等を前提としており、独自にそれらの正確性及び完全性の検証は行っておりません。また、両社及びその関係会社の資産又は負債（簿外資産及び負債、その他偶発債務を含みます。）について、独自に評価、鑑定又は査定を行っておらず、第三者機関への評価又は査定の依頼も行っておりません。加えて、両社から提出された財務予測（利益計画、及びその他の情報を含みます。）については、両社の経営陣により当該情報提供時点で得られる最善の予測及び判断に基づき合理的に作成されたことを前提としております。

新和海運及び日鉄海運は、上記の第三者算定機関による算定結果を参考に、両社の財務の状況、資産の状況、将来の見通し等の要因を総合的に勘案し、両社で合併比率について慎重に協議を重ねた結果、2010 年 5 月 20 日付にて、最終的に上記合併比率が妥当であるとの判断に至り合意いたしました。

(2) 算定機関との関係

新和海運のフィナンシャル・アドバイザー（算定機関）である三菱 UFJ モルガン・スタンレー証券は、新和海運及び日鉄海運の関連当事者には該当せず、本合併に関して記載すべき重要な利害関係を有しません。

また、日鉄海運のフィナンシャル・アドバイザー（算定機関）であるみずほ証券は、新和海運及び日鉄海運の関連当事者には該当せず、本合併に関して記載すべき重要な利害関係を有しません。

(3) 上場維持の見込み

本合併における存続会社である新和海運の普通株式は、合併の効力発生日以降も引き続き、東京証券取引所市場第一部、大阪証券取引所市場第一部、名古屋証券取引所市場第一部、及び福岡証券取引所において上場を維持する見込みであります。したがって、日鉄海運の株主の皆様においては、本合併の対価として割り当てられる新和海運の普通株式について、取引所市場において引き続き取引を行う機会が確保されております。なお、新和海運の単元未満株式（1,000 株未満の株式）の取り扱いについては、上記 I.2. (3) (注 3) をご参照ください。

4. 本合併の当事会社の概要（2010年3月31日現在）

	吸収合併存続会社	吸収合併消滅会社								
(1) 名称	新和海運株式会社	日鉄海運株式会社								
(2) 所在地	東京都千代田区大手町一丁目8番1号	東京都千代田区霞が関三丁目3番2号								
(3) 代表者の役職・氏名	代表取締役社長 杉浦 哲	代表取締役社長 島川 恵一郎								
(4) 事業内容	外航海運事業及びこれに関連・付帯する事業	外航海運事業								
(5) 資本金	8,100 百万円	2,227 百万円								
(6) 設立年月日	1950年4月1日	1948年2月6日								
(7) 発行済株式数	162,000,000 株	44,557,750 株								
(8) 決算期	3月31日	3月31日								
(9) 従業員数	591名（連結）	82名（連結）								
(10) 主要取引先	新日本製鐵(株)	新日本製鐵(株)								
(11) 主要取引銀行	(株)みずほコーポレート銀行 (株)三菱東京UFJ銀行 農林中央金庫 三菱UFJ信託銀行(株) (株)山口銀行 (株)日本政策投資銀行	(株)みずほコーポレート銀行 (株)三菱東京UFJ銀行 (株)三井住友銀行 国際協力銀行 住友信託銀行(株) 中央三井信託銀行(株) (株)山口銀行								
(12) 大株主及び持株比率	日本郵船(株)26.70% 新日本製鐵(株)15.00% 東京海上日動火災保険(株)4.95% 日本トラスティ・サービス信託銀行(株)（信託口）3.58% 三菱重工業(株)3.33% 三井住友海上火災保険(株)3.17% (株)損害保険ジャパン 3.13% (株)みずほコーポレート銀行 2.50% 日本マスタートラスト信託銀行(株)（信託口）1.49% (株)三菱東京UFJ銀行 1.39%	新日本製鐵(株)75.96% 新健海運股份有限公司 7.08% (株)みずほコーポレート銀行 4.83% (株)損害保険ジャパン 4.60% 東京海上日動火災保険(株)2.79% 三井住友海上火災保険(株)1.01% 新和海運(株)0.18% 日鐵商事(株)0.18%								
(13) 当事会社間の関係	<table border="1"> <tr> <td>資本関係</td> <td>2010年3月31日現在、新和海運は日鉄海運の発行済株式数の0.18%（80,000株）を保有しております。また、新日鐵は、新和海運の発行済株式数の15.00%（24,300,000株）の株式を、日鉄海運の発行済株式数の75.96%（33,848,000株）の株式をそれぞれ保有しております。なお、新日鐵は、新和海運のその他の関係会社に、日鉄海運の親会社にそれぞれ該当します。</td> </tr> <tr> <td>人的関係</td> <td>該当事項はありません。</td> </tr> <tr> <td>取引関係</td> <td>該当事項はありません。</td> </tr> <tr> <td>関連当事者への該当状況</td> <td>新和海運は、日鉄海運の関連当事者には該当致しません。一方、新日鐵は、新和海運のその他の関係会社であるため、新日鐵の子会社である日鉄海運は、新和海運の関連当事者には該当致します。尚、新日鐵についても、新和海運のその他の関係会社及び日鉄海運の親会社であるため、関連当事者に該当します。</td> </tr> </table>		資本関係	2010年3月31日現在、新和海運は日鉄海運の発行済株式数の0.18%（80,000株）を保有しております。また、新日鐵は、新和海運の発行済株式数の15.00%（24,300,000株）の株式を、日鉄海運の発行済株式数の75.96%（33,848,000株）の株式をそれぞれ保有しております。なお、新日鐵は、新和海運のその他の関係会社に、日鉄海運の親会社にそれぞれ該当します。	人的関係	該当事項はありません。	取引関係	該当事項はありません。	関連当事者への該当状況	新和海運は、日鉄海運の関連当事者には該当致しません。一方、新日鐵は、新和海運のその他の関係会社であるため、新日鐵の子会社である日鉄海運は、新和海運の関連当事者には該当致します。尚、新日鐵についても、新和海運のその他の関係会社及び日鉄海運の親会社であるため、関連当事者に該当します。
資本関係	2010年3月31日現在、新和海運は日鉄海運の発行済株式数の0.18%（80,000株）を保有しております。また、新日鐵は、新和海運の発行済株式数の15.00%（24,300,000株）の株式を、日鉄海運の発行済株式数の75.96%（33,848,000株）の株式をそれぞれ保有しております。なお、新日鐵は、新和海運のその他の関係会社に、日鉄海運の親会社にそれぞれ該当します。									
人的関係	該当事項はありません。									
取引関係	該当事項はありません。									
関連当事者への該当状況	新和海運は、日鉄海運の関連当事者には該当致しません。一方、新日鐵は、新和海運のその他の関係会社であるため、新日鐵の子会社である日鉄海運は、新和海運の関連当事者には該当致します。尚、新日鐵についても、新和海運のその他の関係会社及び日鉄海運の親会社であるため、関連当事者に該当します。									

(14) 最近3年間の経営成績及び財政状態						
決算期	新和海運(連結)			日鉄海運(連結)		
	2008年 3月期	2009年 3月期	2010年 3月期	2008年 3月期	2009年 3月期	2010年 3月期
純資産	47,153	44,225	47,938	13,313	15,822	16,548
総資産	108,253	107,009	114,370	31,248	30,421	33,342
1株当たり純資産(円)	280.72	262.98	284.59	309.19	367.46	384.32
売上高	131,988	132,799	95,106	46,927	43,554	33,942
営業利益	22,576	13,168	4,796	6,974	5,969	3,937
経常利益	21,874	12,498	4,053	6,839	5,546	3,871
当期純利益	16,074	6,689	1,215	4,118	3,272	2,326
1株当たり当期純利益(円)	99.27	41.31	7.50	95.64	75.99	54.02
1株当たり配当金(円)	16.00	8.00	2.00	14.00	11.00	11.00

(単位：百万円。特記しているものを除く。)

5. 本合併後の状況

	吸収合併存続会社
(1) 名称	NS ユナイテッド海運株式会社
(2) 所在地	東京都千代田区(予定)
(3) 代表者の役職・氏名	代表取締役社長 社長執行役員 島川 恵一郎(予定) 代表取締役 副社長執行役員 杉浦 哲(予定)
(4) 事業内容	外航海運事業及びこれに関連・付帯する事業
(5) 資本金	10,300 百万円
(6) 決算期	3月31日
(7) 純資産(連結)	現時点では確定しておりません。
(8) 総資産(連結)	現時点では確定しておりません。
(9) 大株主及び持株比率	新日本製鐵(株)34.00% 日本郵船(株)18.74% 東京海上日動火災保険(株)4.34% (株)損害保険ジャパン 3.62% (株)みずほコーポレート銀行 3.25% 三井住友海上火災保険(株)2.54% 日本トラスティ・サービス信託銀行(信託口) 2.52% 三菱重工業(株)2.34% 新健海運股份有限公司 2.19% 日本マスタートラスト信託銀行株(信託口) 1.05%

(注) 新和海運の2010年10月1日現在の発行済株式総数(予定) 230,764,400株

6. 会計処理の概要

本合併による会計処理については、企業結合に関する会計基準並びに企業結合会計基準及び事業分離等会計基準に関する適用指針を適用し、新和海運を取得企業とするパーチェス法による予定であります。また、本合併により発生するのれんの金額に関しては、現段階では未定です。

7. 今後の見通し

現時点では中期的に売上高約1,500億円、経常利益150億円を目処としております。なお、今後両社にて、本合併後の業績予想とグループの中期経営計画を検討してまいります。

8. その他

本合併は、両社の株主総会の承認、公正取引委員会等の関係当局の承認等、本合併に関する諸条件が充足されること、その他本合併の実行の支障となりうる重大な事象が発生又は判明しないことを前提としております。

II. 新和海運における主要株主である筆頭株主の異動について

1. 異動が生じる経緯

2010年10月1日に実施予定の本合併により、新和海運の主要株主である筆頭株主の異動が見込まれます。

2. 当該株主の名称等

(1) 新たに主要株主である筆頭株主に該当することになる会社の概要

名称	新日本製鐵株式会社
所在地	東京都千代田区丸の内二丁目6番1号
代表者の役職・氏名	宗岡 正二
事業内容	製鉄、エンジニアリング、都市開発、化学、新素材、システムソリューション
資本金	419,524百万円

(2) 主要株主である筆頭株主に該当しなくなる会社の概要

名称	日本郵船株式会社
所在地	東京都千代田区丸の内二丁目3番2号
代表者の役職・氏名	工藤 泰三
事業内容	定期船事業、不定期専用船事業、物流事業、ターミナル関連事業、客船事業、航空運送事業、不動産業並びにその他の事業
資本金	144,319百万円

3. 当該株主の所有株式数（議決権の数）及び総株主の議決権の数に対する割合

(1) 新日本製鐵株式会社

	議決権の数 (所有株式数)	総株主の議決権の 数に対する割合	大株主順位
異動前 (2010年3月31日現在)	24,300個 (24,300,000株)	15.04%	第2位
異動後 (予定)	78,456個 (78,456,800株)	34.06%	第1位

(2) 日本郵船株式会社

	議決権の数 (所有株式数)	総株主の議決権の 数に対する割合	大株主順位
異動前 (2010年3月31日現在)	43,247個 (43,247,250株)	26.77%	第1位
異動後 (予定)	43,247個 (43,247,250株)	18.78%	第2位

(注)

異動前	新和海運の議決権を有しない株式として発行済株式総数から控除した株式数	448,000株
	新和海運の2010年3月31日現在の発行済株式総数	162,000,000株
異動後	新和海運の議決権を有しない株式として発行済株式総数から控除した株式数(予定)	449,400株
	新和海運の2010年10月1日現在の発行済株式総数(予定)	230,764,400株

4. 異動予定日

2010年10月1日

III. 新和海運における商号の変更について

1. 変更の理由

本合併は、上記 I. 1. 「本合併の目的等」に記載のとおり、新和海運と日鉄海運が相互に有する強みを

結集し、世界屈指の外航海運オペレーターへと発展することを目的としており、新会社の船出にあたり、新会社の発展に相応しい商号への変更を、本合併における吸収合併存続会社である新和海運において行うものであります。

新商号は、日鉄海運を表す「N」と新和海運を表す「S」の融和「ユナイテッド」を表現しており、両社がもつ強みを尊重し、かつ一体となることによるシナジー効果の実現を目指し、成果をあげていくという思いを込めたものです。

2. 新商号

NS ユナイテッド海運株式会社

(英語表記: NS United Kaiun Kaisha, Ltd.)

3. 変更日

2010年5月20日付「定款の一部変更に関するお知らせ」において公表のとおり、本商号変更を含む「定款一部変更の件」が2010年6月25日開催予定の新和海運定時株主総会において承認可決され、かつ、本合併の効力が発生することを条件として、本合併の効力発生日(2010年10月1日を予定)に効力が生じるものといたします。

IV. 新和海運における子会社の異動について

1. 異動の理由及び方法

本合併は2010年10月1日を効力発生予定日としておりますが、本合併に伴い、2010年10月1日時点における日鉄海運の子会社は吸収合併存続会社である新和海運の子会社となります。本合併により新和海運の子会社となることが予定されている日鉄海運の子会社のうち Hosei Shipping S.A. (以下、「Hosei Shipping」といいます。)の直前事業年度の末日における総資産の帳簿価額は新和海運の純資産の100分の30以上に相当するため、「有価証券上場規程施行規則」第401条第1項第5号の規定に基づき、以下のとおりお知らせいたします。

2. 異動する子会社の概要

(1)	名 称	Hosei Shipping S.A.
(2)	所 在 地	53rd Street, Urbanizacion Obarrio Torre Swiss Bank 16th Floor, City of Panama, the Republic of Panama
(3)	代表者の役職・氏名	代表取締役社長 芳野 典之
(4)	事 業 内 容	船舶貸渡業 従業員数: 0名 事務所: 東京都千代田区霞が関三丁目3番2号
(5)	資 本 金	5百万円 (2010年5月20日現在)
(6)	設 立 年 月 日	1994年3月15日
(7)	大株主及び持株比率	日鉄海運株式会社 100% (2010年5月20日現在)
(8)	上 場 会 社 と 当該会社との間の関係	新和海運は、2010年3月31日現在、Hosei Shippingの完全親会社である日鉄海運の発行済株式数の0.18%(80,000株)を保有しております。
	資 本 関 係	
	人 的 関 係	新和海運とHosei Shippingとの間には、記載すべき人的関係はありません。また、新和海運の関係者及び関係会社とHosei Shippingの関係者及び関係会社の間には、特筆すべき人的関係はありません。
	取 引 関 係	新和海運とHosei Shippingとの間には、記載すべき取引関係はありません。また、新和海運の関係者及び関係会社とHosei Shippingの関係者及び関係会社の間には、特筆すべき取引関係はありません。

(9) 最近3年間の経営成績及び財政状態			
決算期	2008年3月期	2009年3月期	2010年3月期
純資産	134	184	▲1,059
総資産	10,228	12,570	17,168
売上高	3,281	3,618	3,928
営業利益	247	391	362
経常利益	129	179	150
当期純利益	129	179	150
1株あたり当期純利益	129	179	150
1株あたり配当金	129	179	150

(単位：百万円。特記しているものを除く。)

(注) Hosei Shipping は 2010 年 4 月 1 日付けで日鉄海運の子会社である Kazusa Shipping S.A.及び Kyomi Shipping S.A.を吸収合併していますが、上記経営成績及び財政状態は合併前の Hosei Shipping の情報を記載しております。

3. 異動の日程

2010年10月1日(予定)

以上