

証券コード:9107



株主通信

第157期 中間報告書

2024.4.1 ▶ 9.30





CEO MESSAGE



中期経営計画は着実に進捗。
取組みを加速し、
更なる企業価値の向上を
図ります。

Yukikazu Myochin

代表取締役社長 CEO

明珍 幸一

株主の皆さまには、平素から格別のご高配を賜り厚く御礼を申し上げます。

当中間連結会計期間（2024年4月1日から2024年9月30日まで）における事業活動の結果、今後の見通し及び中期経営計画の進捗状況につきましてご報告申し上げます。

事業の概況について

世界における地政学的リスクの高まりや各国による金融政策の変更など不透明な事業環境が継続していますが、当社の第2四半期の業績は、前期に比べて大型ばら積み船を中心にドライバルク事業が改善、自動車船事業も堅調に推移する一方、コンテナ船事業において

は輸送需要の回復や喜望峰経由への迂回などにより短期運賃は上昇し、親会社株主に帰属する中間純利益は1,832億円となりました。

通期の見通しとしては、自動車船事業においては強い輸送需要を背景に効率的な運航・配船による収益改善に継続して取り組む一方で、コンテナ船事業においては上期に上昇した短期運賃市況も一旦落ち着く見通しであり、親会社株主に帰属する当期純利益は2,350億円を見込んでいます。

中期経営計画の進捗について

2022年5月に公表した5か年の中期経営計画は着実に進捗しており、今期は折り返しの3年目となります。2024年5月には中計最終年度である2026年度の経常利益目標を1,400億円から1,600億円に引き上げるとともに、新たに2030年の目標を2,500億円+ α と設定し、取組みを加速しています。

当社の強みを生かしたポートフォリオ戦略に基づき、経営資源は成長を牽引する役割を担う3つの事業、具体的には鉄鋼原料事業、自動車船事業、LNG輸送船事業に集中的に配分しています。鉄鋼原料事業では、当社ばら積み船では初となるLNGを主燃料とするケープサイズバルカー「CAPE HAYATE」が竣工、今後も顧客需要を確かめながら環境対応船への転換を進めてまいります。自動車船事業では、既存の1隻に加えて今期は新たに4隻のLNG燃料船が竣工します。競争力のあるLNG燃料焚き環境対応大型船への入替えを進めることで、顧客からのGHG削減要望に応えるとともに、背高・重量(H&H)貨物への対応も強化し、船隊の柔軟性も確保しながら、持続的な事業経営を実現します。LNG輸送船事業では、安定収益拡大による成長に向けて、当社の強みである「技術・営業一体となった顧客サポート」で顧客のニーズに応え、長期傭船契約を中心として、足元の46隻から2026年度には65隻、さらにその先の2030年度には75隻以上への船隊拡充を目指して取組みが進んでいます。当社グループの重要な事業

部門であるコンテナ船事業については、持分法適用関連会社OCEAN NETWORK EXPRESS PTE. LTD.の持続的な成長と発展のために株主として人的支援と経営ガバナンスへの関与を引き続き強化しています。

さらに、中期経営計画に基づき、海運事業で培った豊富な経験とノウハウを生かし、液化CO₂輸送事業や洋上風力発電支援船事業など、社会の低炭素・脱炭素化に資する新規事業領域に参画し、中長期的に安定した収益を積み上げてまいります。

これらの事業戦略を通じた稼ぐ力の強化と資本効率の改善によりROE10%以上を持続的に達成し、資本コストの低減、更なる成長によるPERの改善を念頭にPBR1.0倍以上への復帰と維持・向上を目指します。

以上のような取組みにより、中期経営計画の達成と持続的成長を実現してまいります。

資本政策及び株主還元について

当社は、株主価値を最大化することを経営の重要課題と位置付け、最適資本構成を常に意識し、資本効率と財務の健全性を確保したうえで、企業価値向上に必要な投資を投資規律を緩めずに促進、キャッシュフローを踏まえて積極的に株主還元を行うことで中長期的な企業価値、株主利益の向上を図ることを基本方針としています。

この基本方針に基づき、この度、中計期間中の還元総額を2024年5月公表の7,000億円以上から7,300億円以上に変更し、2024年度の年間配当金は15円増配の1株当たり100円(基礎配当40円、追加配当60円)を予定しています。また、本年5月から7月に実施した908億円の自己株式取得に加え、新たに本年11月から900億円又は3,600万株を上限とした自己株式取得を開始しています。

今後とも川崎汽船グループ役職員一丸となって、中長期的な企業価値の向上に向けて取り組んでまいりますので、何卒ご支援ご鞭撻を賜りたく、よろしくお願い申し上げます。

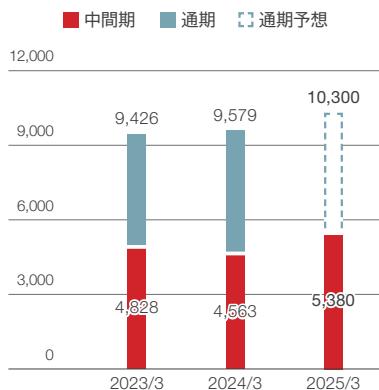


POINT

ドライバルク事業、自動車船事業において、堅調な輸送需要に支えられて、営業利益が増加しました。また、持分法適用関連会社のOCEAN NETWORK EXPRESS PTE. LTD.（以下「ONE社」）が運営するコンテナ船事業において、短期運賃の上昇により、経常利益、中間純利益が増加しました。

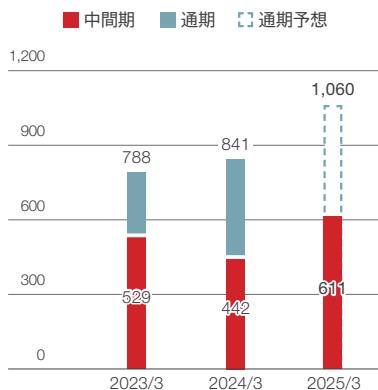
連結売上高

(億円)



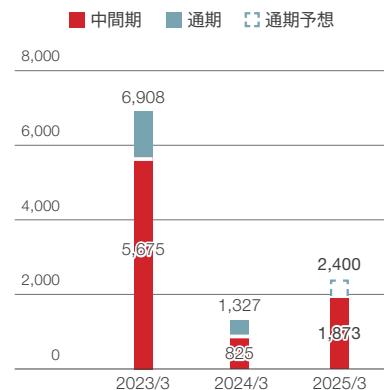
連結営業利益

(億円)



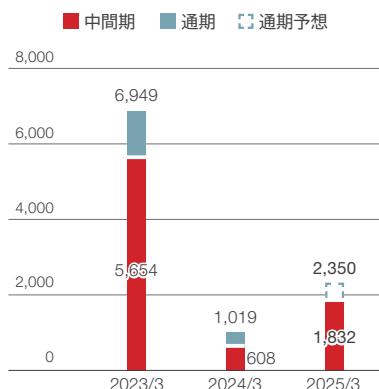
連結経常利益

(億円)



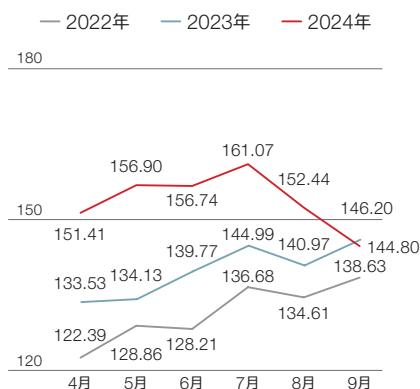
親会社株主に帰属する当期(中間)純利益

(億円)



為替推移

(円/USドル)



燃料油価格推移

(USドル/MT*)



(金額の記載については、億円単位で表示しているものは億円未満を切り捨てております)
(本ページ以降の2024年3月期の数値は、会計方針変更による遡及適用後の数値を記載しています)

*MT:メトリックトン(1メトリックトンは1,000キログラム)

ドライバルクセグメント

ドライバルクセグメントは、鉄鉱石や穀物等の原材料をばら積船で輸送するドライバルク事業により構成されています。

運ぶもの

鉄鉱石、石炭、穀物、製紙原料等



売上高構成比

31.9%

当中間期の概況



ドライバルク事業

大型船市況は、期初から大西洋地域発東アジア向けの鉄鋼石やポーキサイト輸送需要が堅調に推移、その後も極東での荒天等の影響により船腹需給が引き締まるなど、総じて堅調に推移。中・小型船市況は、収穫期に入った北米からの穀物出荷、中国・インド向け石炭需要及び鋼材輸送需要等に下支えされ全般的に底堅く推移。このような状況下、市況エクスポージャーを適切に管理すると同時に運航コストの削減や配船効率向上に努め前年同期比で増収増益。

売上高



セグメント利益



通期の見通し

中国経済の先行き不透明感、中東情勢などの懸念要素があるものの、限定的な新造船竣工量を背景に、中期的には船腹需給は引き締めり市況は振幅を伴いながらも全体として底堅く推移していくと見込む。輸送需要、滞船状況の変化等に迅速に対応し、運航効率の改善とコスト削減等に取り組むとともに、事業基盤と高い輸送品質を生かした積極的な営業活動により、中長期契約の上積みによる安定収益拡充と、適切なリスクコントロールにより収益最大化に努める。

エネルギー資源セグメント

エネルギー資源セグメントは、LNG（液化天然ガス）、電力炭、原油、LPG（液化石油ガス）の各エネルギー資源の海上輸送を担う事業と、石油や天然ガスを探鉱、開発、生産する際に物資の輸送や、掘削、生産そのものを支援する海洋事業から構成されています。

運ぶもの

LNG、電力炭、原油、LPG等



売上高構成比 | 9.4%

当中間期の概況



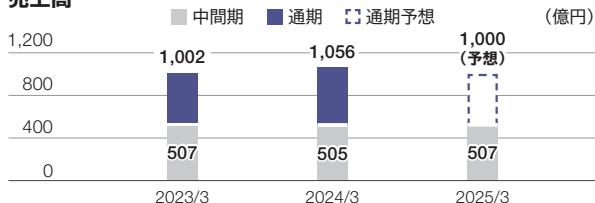
液化天然ガス輸送船事業・電力事業・油槽船事業・海洋事業

LNG船、電力炭船、大型原油船、LPG船、ドリルシップ（海洋掘削船）及びFPSO（浮体式石油・ガス生産貯蔵積出設備）は、中長期の備船契約のもとで順調に稼働し、安定的に収益に貢献。一方で、一過性の要因により、セグメント全体では前年同期比で増収となるも減益。

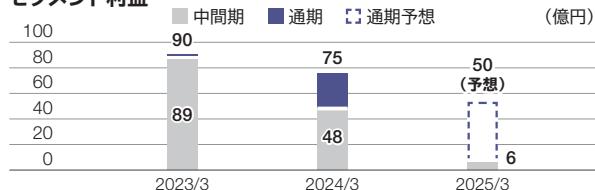
通期の見通し

LNG船、電力炭船、大型原油船、LPG船、ドリルシップ及びFPSOにおける中長期契約に支えられて順調な収益の推移を見込んでおり、引き続き安定収益の確保に努める。

売上高



セグメント利益



製品物流セグメント

製品物流セグメントは、乗用車やトラック、建設機械等を輸送する自動車船事業、航空運送、内陸運送、倉庫業、ターミナル等の物流事業、近海・内航事業、そしてコンテナ船事業統合会社ONE社を通じ、多種多様な貨物を世界中に展開する航路網により輸送するコンテナ船事業から構成されています。



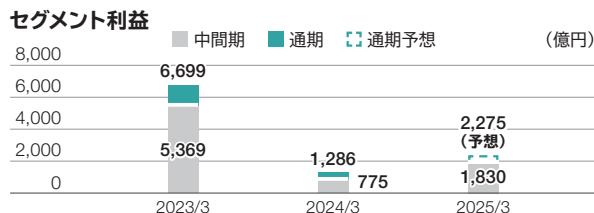
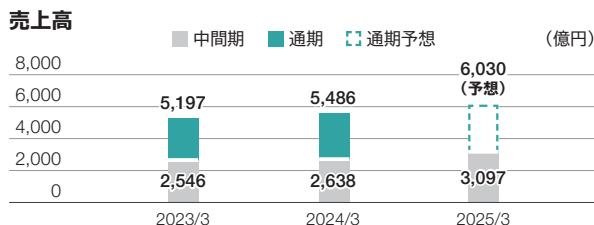
運ぶもの

自動車、旅客、衣類、家具、電化製品、食品、自動車部品、原料素材等

売上高構成比

57.6%

当中間期の概況



自動車船事業

中東情勢の影響や一部地域での港湾混雑が継続したものの、安定した完成車輸送の需要を背景に、効率的な運航・配船を推進し、海上輸送台数は引き続き堅調に推移。

物流事業

国内物流・港湾事業のコンテナターミナル取扱量、曳船事業の作業数及び倉庫事業の取扱量は堅調に推移。国際物流事業では、フォワーディング事業における航空輸送需要が緩やかな回復傾向。完成車物流事業では、陸送取扱台数及び保管台数が堅調に推移。

近海・内航事業

近海事業では、輸送量は全体では前年同期並み。内航事業では、フェリー輸送の稼働減や一部航路の減便により輸送量は前年同期比で減少。

コンテナ船事業

北米での堅調な個人消費や北米東岸でのストライキ発生を懸念した船積み時期の前倒し需要、中東情勢の影響により欧州の年末需要の増加が例年より早まったことから好調な荷動きとなり、短期運賃が上昇、前年同期比で増収増益。

通期の見通し

自動車船事業は、世界経済や地政学的リスクによる影響が懸念されるものの世界自動車販売市場の生産・出荷は堅調に推移する見通しで、船隊適正化や運航・配船効率向上に取り組む。物流事業は、国内物流・港湾事業では前期並みの荷量を想定。国際物流事業では緩やかな需要回復を見込む。海外の完成車物流事業では輸送台数、保管台数は引き続き堅調に推移する見込み。コンテナ船事業は、事業環境の不透明さは残るものの、船腹需給のひつ迫感は徐々に緩和。ONE社では、需要に合わせた効率的なオペレーションを継続し着実な事業運営に努める。

特集

資本政策の進捗と企業価値向上に向けて

中期経営計画に基づき、「稼ぐ力」の強化を進め最適資本構成とキャッシュアロケーションを意識し資本効率と財務健全性を維持し更なる企業価値の向上に努める

<p> 稼ぐ力の強化</p>	<p>営業CF 1.5兆円</p> <ul style="list-style-type: none"> 24年5月に引き上げた中計最終年26年度の経常利益目標値1,600億円に対して、24年の通期経常利益予想は2,400億円(24年8月公表比+200億円) 中計に基づく資本コストを満たした利益成長により、中計期間の営業CF1.5兆円 	<p> 経営管理の更なる高度化</p> <p>ROIC 6.0~7.0% (26年度目標)</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業別経営管理財務3表の整理 事業価値管理の高度化 投資管理の高度化の実施
<p> 投資計画 (成長投資の促進)</p>	<p>投資CF 7,400億円</p> <ul style="list-style-type: none"> 企業価値向上に必要な投資は投資規律を緩めず促進し、投資CF7,400億円 「成長を牽引する役割を担う事業」と「低炭素・脱炭素化を機会とした環境投資」を強化することで成長を実現 	
<p> 最適資本構成</p>	<p>事業リスク・財務健全性・資本効率</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業リスクを意識した財務健全性・資本効率の両立 最適資本構成検討のために、引き続き自営業及びコンテナ船事業に必要な資本レベルを検証 	
<p> 株主還元政策</p>	<p>株主還元 7,300億円以上</p> <p>還元方針</p> <ul style="list-style-type: none"> 最適資本構成を常に意識し企業価値向上に必要な投資及び財務健全性を確保のうえ、適正資本を超える部分についてはキャッシュフローを踏まえて積極的に株主還元を検討 中計期間累計7,300億円以上(24年8月公表比+300億円)の還元を予定 年間配当予定は24年度100円/株(24年8月公表比+15円/株)、25・26年度85円/株 <p>24年度還元</p> <ul style="list-style-type: none"> 15円/株の追加配当を加え、年間配当予定100円/株(中間・期末配当各50円/株) 新たに900億円、36,000,000株の自己株式取得を開始(24年11月~25年2月実施)* <p>機動的な追加還元</p> <ul style="list-style-type: none"> 還元方針に基づき、機動的な追加還元を検討 	
<p> 企業価値向上に向けて</p>	<p>PBR 1.0倍以上 復帰・維持・向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 稼ぐ力の強化と資本効率の改善によりROE10%以上を持続的に達成し、資本コストの低減、更なる成長期待醸成によるPERの改善を念頭にPBR1.0倍以上への復帰・維持・向上を目指す 取締役会による経営方針の決定及び監督と、経営陣による業務執行の迅速な意思決定等、経営力の強化により、更なるガバナンスの改善と経営の改革を通じた企業価値の向上を目指し、指名委員会等設置会社への移行を前提として準備中 IR活動を通してステークホルダーとの対話を促進し、当社の成長について、市場への更なる浸透を図る 	

* 2024年5~7月に実施した908億円の自己株式取得に加えての実施

中期経営計画の詳細につきましては、こちらをご参照ください。
<https://www.kline.co.jp/ja/ir/management/strategy.html>



新たな追加還元により、中計期間の還元総額を7,000億円から7,300億円以上に更新 株主価値向上のための適切な配当と機動的な自己株式取得を積極的に実施

配当	2024年度	年間配当予想 24年11月公表: 100円/株 (中間・期末、各50円/株) 前回公表: 85円/株 (中間・期末、各42.5円/株)
機動的な追加還元	2024年度	自己株式取得 24年11月公表: 900億円、36,000,000株の上限 ※24年5~7月に実施した908億円の自己株式取得に加えての実施 ・取得方法: 自己株式立会外買付取引 (ToSTNet-3) 及び株式会社東京証券取引所における市場買付け ・取得期間: 2024年11月6日~2025年2月28日 ・取得する自己株式については、原則として消却を予定
	2024~26年度 (中計期間中)	還元方針に基づきキャッシュフローを踏まえて、 機動的な追加還元を検討

		実績		計画		
		21~22年度	23年度	24年度	25年度	26年度
1株当たり株主への配当及び追加還元	追加還元			機動的な追加還元を検討		
	機動的な還元			自己株式取得 900億円 (予定)		
	追加配当		自己株式取得 562億円	自己株式取得 908億円 (済)		
	基礎配当		追加配当 43円/株*1	追加配当 60円/株	追加配当 45円/株	追加配当 45円/株
還元総額*2	機動的な還元			機動的な追加還元を検討		
	追加配当			700億円 (100円/株)	600億円 (85円/株)	600億円 (85円/株)
	基礎配当			900億円 (予定) 900億円 (済)	基礎配当 40円/株	基礎配当 40円/株
	還元総額	2,500億円	1,200億円	3,600億円以上		
				中計期間総還元額: 7,300億円以上		

*1 2024年4月1日株式分割後基準にて記載、*2 還元総額は概数 (10億円単位を四捨五入) で記載

引き続き中計期間において業績動向を見極め、最適資本構成を常に意識し企業価値向上に必要な投資及び財務健全性を確保の
うえ、適正資本を超える部分についてはキャッシュフローを踏まえて積極的に自己株式取得を含めた株主還元を検討



JFEスチール株式会社向け LNG燃料ケープサイズバルカー「CAPE HAYATE」竣工

2024年5月、ジャパン マリンユナイテッド株式会社津事業所において21万重量トン型ケープサイズバルカー「CAPE HAYATE」（以下「本船」）が竣工し、当社に引き渡されました。

本船は、当社が運航・保有するばら積み船では初めての液化天然ガス（LNG）を主燃料とする二元燃料ディーゼル機関を搭載したケープサイズバルクキャリアです。LNG燃料は従来の重油燃料に比べ、温室効果ガス（GHG）の一つである二酸化炭素（CO₂）の排出を25%~30%、大気汚染の原因となる硫黄酸化物（SO_x）の排出をほぼ100%、窒素酸化物（NO_x）の排出を約75%削減できる見込みで、国際海事機関（IMO）のNOx3次規制に対応しています。本船には最新の二元燃料電子制御エンジンを採用し、LNG燃料使用時に排出されるメタンを低減させています。

さらに本船は、風力を利用した自動カイトシステム「Seawing」の搭載を計画しており、左記に加えたCO₂排出量の削減を目指します。

本船はJFEスチール株式会社と締結した長期連続航海契約に従事し、お客様のサプライチェーンにおける海上輸送全体で脱炭素化に貢献します。当社は環境に関わる長期指針「K LINE 環境ビジョン2050~青い海を明日へつなぐ~」において、IMOが定める2030年目標である「CO₂排出効率2008年比40%改善」を上回る「同50%改善」という目標を設定し、さらには2050年の目標としてGHG排出ネットゼロに挑戦していくことを掲げています。当社は今後も、自社の脱炭素化、社会の脱炭素化支援を推進してまいります。



着々と進むカーボンニュートラルへの貢献

1. JOGMEC令和6年度「先進的CCS事業に係る設計作業等」公募においてマレーシア・サラワク州におけるCCS事業に係る設計作業等を受託

当社及び石油資源開発株式会社、日揮ホールディングス株式会社、JFEスチール株式会社、三菱ガス化学株式会社、三菱ケミカル株式会社、中国電力株式会社、日本ガスライン株式会社の8社（以下「日本側8社」）は、独立行政法人エネルギー・金属鉱物資源機構（JOGMEC）の「先進的CCS事業に係る設計作業等」に関する業務公募において、瀬戸内エリアなどの複数産業から排出されるCO₂を、マレーシア・サラワク州沖を対象地として圧入貯留するCCS事業に係る設計作業等（以下「本作業」）の受託契約を、2024年9月に締結しました。

日本側8社は日本国内の製鉄所、発電所、化学工場等から排出されるCO₂の分離・回収・液化に必要な設備やコストの検討作業を進めます。また、プロジェクトの共同推進者であるPETRONAS CCS Ventures Sdn. Bhd.と日本側8社はサラワク州までの海上輸送（瀬戸内エリアにおける内航輸送を含む）、圧入・貯留までに必要な設備及びコストの検討を共同で進めてまいります。

日本側8社は、早期のCCS事業実現に向けた本作業の推進を通じ、「アジア・エネルギー・トランジション・イニシアティブ^(注1)」が目指すアジア地域の脱炭素社会の実現をはじめとする、2050年カーボンニュートラル社会の実現に貢献してまいります。

詳細はこちらをご参照ください。

<https://www.kline.co.jp/ja/news/carbon-neutral/carbon-neutral-20240913.html>



(注1) 2021年5月に日本政府が発表したアジアの持続的な経済成長とカーボンニュートラルの同時達成に向けたイニシアティブ

(注2) GX実現に向けた基本方針に記載（経済産業省による2023年2月10日付発表）

(注3) 岸田総理大臣の国賓待遇での米国公式訪問（外務省による2024年4月10日付発表）

2. 米国・アラスカにおけるCCS事業性調査開始に向けた共同調査契約を締結
2024年10月、当社及び住友商事株式会社、Hilcorp Alaskalは、米国・アラスカ州におけるCCS事業性調査の実施に合意し、3社間で共同調査契約を締結いたしました。これは、日本国内でCO₂を集約し、大型液化CO₂輸送船でアラスカに輸送・貯留する日米間での越境CCS事業化に向けた共同調査を実施するもので、日本企業としては初の試みとなります。

日本政府は2030年までのCCS事業開始^(注2)に向けた事業環境整備を推進しており、2024年4月、日米首脳会談共同声明におけるファクトシート^(注3)で日本とアラスカとの間のCO₂輸送、貯留ハブの可能性を両国間で評価していく方針が示されました。そのような中で、3社は日本とアラスカ間のCCSバリューチェーン構築とアラスカにおけるCO₂の貯留可能性検討を含めた本事業の調査を開始するに至りました。アラスカは、豊富な油ガス田開発を通じて蓄積されたデータがCO₂貯留に利用可能であることに加え、LNG基地、港湾設備、パイプラインなどの関連インフラが既に整備されていることから、CCS事業の有望な拠点として認識されており、CO₂の総貯留量は日本のCO₂排出量の50年分に当たる50ギガトンが見込まれています。本調査では、日米両政府の支援を受けながら、各社がそれぞれの知見に基づいて、CO₂貯留に関する技術的調査や液化CO₂輸送船に関する技術要件調査、事業環境のレビュー等、多角的な視点から実現可能性を探ります。



詳細はこちらをご参照ください。

<https://www.kline.co.jp/ja/news/carbon-neutral/carbon-neutral-20241011.html>



会社概況 (2024年9月30日現在)

会社概要

商号	川崎汽船株式会社 Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd.
本店	〒650-0024 兵庫県神戸市中央区海岸通8番 (神港ビルディング)
本社	〒100-8540 東京都千代田区内幸町二丁目1番1号 (飯野ビルディング)
資本金	75,457百万円
株式上市	東京
支店	名古屋、関西

運航船隻

区分	隻数
所有船	143
共有船	5
備船	260
合計	408

大株主(上位10名)

株主名	持株数(千株)	持株比率(%)
イーシーエム エムエフ	77,947	11.56
日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口)	69,010	10.23
エムエルアイ フォー セグリゲータイツド ピービー クライアント	50,862	7.54
J.P. MORGAN SECURITIES PLC FOR AND ON BEHALF OF ITS CLIENTS JPMSP RE CLIENT ASSETS-SEGR ACCT	45,663	6.77
CGML PB CLIENT ACCOUNT/COLLATERAL	42,375	6.28
株式会社日本カステディ銀行(信託口)	21,813	3.23
バンク オブ ニューヨーク ジーシーエム クライアント アカウト ジエイビーアールディ アイエスジー エフイー-エイシー	20,810	3.08
サンテラ(ケイマン)リミテッド アズ トラストイ オブ イーシーエム マスター ファンド	19,716	2.92
今治造船株式会社	16,956	2.51
株式会社みずほ銀行	13,432	1.99

(注) 持株比率は自己株式(1,112,170株)を控除して計算しています。

株式の状況

発行可能株式総数	1,800,000,000株
発行済株式の総数	675,172,067株
株主数	115,253名

従業員の状況

従業員数	5,629名
------	--------

参考(単体)

運航船隻	341隻
従業員数	898名

役員

役職	氏名
取締役	代表取締役社長 社長執行役員 明珍 幸一
	代表取締役 副社長執行役員 針谷 雄彦
	取締役 専務執行役員 山鹿 徳昌
	取締役 山田 啓二*
	取締役 内田 龍平*
監査役	監査役(常勤) 荒井 邦彦
	監査役 新井 真
	監査役 原澤 敦美*
執行役員 (取締役兼務者を除く)	専務執行役員 久保 伸介*
	専務執行役員 綾 清隆
	専務執行役員 小樽 慎吾
	専務執行役員 五十嵐 武宣
	常務執行役員 久保 敬二
	常務執行役員 岩下 方誠
	常務執行役員 田口 雅俊
	常務執行役員 金森 聡
	常務執行役員 藤丸 明寛
	常務執行役員 芥川 裕
執行役員	執行役員 中山 久
	執行役員 佐藤 文芳
	執行役員 内田 洋
	執行役員 池田 真吾
	執行役員 玉置 伸哉
	執行役員 杉本 治彦
	執行役員 松井 健一郎
執行役員 伊東 俊一	

(注) ※は、社外取締役、社外監査役です。

株主メモ

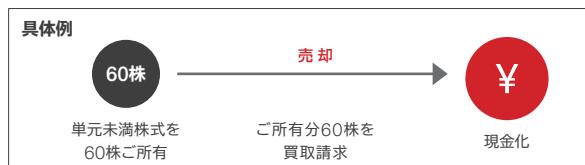
事業年度	4月1日から翌年3月31日まで
定時株主総会	6月
基準日 定時株主総会・期末配当 中間配当	3月31日 9月30日
株主名簿管理人及び 特別口座の口座管理機関	東京都千代田区丸の内一丁目4番1号 三井住友信託銀行株式会社
株主名簿管理人 事務取扱場所	東京都千代田区丸の内一丁目4番1号 三井住友信託銀行株式会社 証券代行部
郵便物送付先 (電話照会先)	〒168-0063 東京都杉並区和泉二丁目8番4号 三井住友信託銀行株式会社 証券代行部 電話：0120-782-031(フリーダイヤル) 受付時間：9:00-17:00(土日休日を除く)
住所変更、単元未満株式の 買取・買増等の お申出先について	株主様の口座のある証券会社にお申出ください。 なお、証券会社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。
特別口座から証券会社の 口座への振替申請について	特別口座の株式については、単元未満株式の 買取・買増請求を除き、売買ができません。 売買を行う場合は証券会社の口座への振替が 必要となります。 お手続の詳細について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問 い合わせください。
未払配当金の 支払いについて	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。

単元未満株式(100株に満たない株式)の 買取請求・買増請求について

100株に満たない株式は市場での売買ができません。
当社では、その株式を買い取らせていただく「買取請求制度」と、株主様が不足する株式を買い増し、単元株式(100株)とする「買増請求制度」を導入しています。

買取請求制度(株主様が売却をご希望の場合)

ご所有の単元未満株式(1株から99株)を株主様が当社に対して市場価格で買い取ることをご請求いただく制度です。



買増請求制度(株主様が購入をご希望の場合)

ご所有の単元未満株式と合わせて1単元株式(100株)となるように、株主様が当社から不足分の株式を市場価格にて買い増すことをご請求いただく制度です。



なお、買取・買増請求の場合、当社所定の手数料が必要となります。また、中間及び期末などの基準日の権利確定日前一定期間並びにその他受付停止期間が設定された場合は、買取・買増請求の受付を停止させていただきますので、あらかじめご了承ください。

<https://koekiku.jp>

アクセスキー

株主アンケートにご協力ください

ご回答いただいた方の中から抽選で薄謝を進呈させていただきます。

本アンケートは、株式会社プロネクサスの提供する「コエキク」サービスにより実施いたします。
アンケートのお問い合わせ「コエキク事務局」✉ koekiku@pronexus.co.jp

川崎汽船株式会社

〒100-8540
東京都千代田区内幸町二丁目1番1号(飯野ビルディング)

<https://www.kline.co.jp>



UD FONT

見やすいユニバーサルデザイン
フォントを採用しています。

