

# “K” LINE

川崎汽船株式会社®

株主通信

第151期

第2四半期報告書

2018.4.1>9.30



 Value



# **K** Value の創出

100年の歴史で培われた4つの強みを原動力に  
**K** Value の創出に取り組んでいます。

中期経営計画

“K” LINE環境ビジョン2050

## ポートフォリオ経営

安全運航

ガバナンス コンプライアンス

高い技術力

高いレベルの  
輸送品質

グローバルな  
事業展開

変革を支える  
人材と多様性

さまざまな産業分野における強固な信頼関係で結ばれた顧客基盤

中期経営計画を着実に実行し、  
緊急的重要課題にも取り組んで  
まいります。

代表取締役社長 **村上英三**



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申し上げます。

第2四半期連結累計期間（2018年4月1日から2018年9月30日まで）における事業活動の結果と今後の見通しにつきましてご報告申し上げます。

### 上期を振り返って

世界経済は、米国による鉄鋼製品などへの追加関税賦課を発端とした米中の貿易摩擦、中南米経済の失速、米国によるイランへの経済制裁再開など、不安定な状況にあったものの、上期では総じて堅調に推移しました。

当社における事業状況は、ドライバルク事業では、大型船市況が大西洋での荷動き増加により上昇し、中・

小型船市況についても南米・黒海出し穀物の好調な荷動きに支えられ、総じて堅調に推移しました。エネルギー資源輸送事業では、LNG船、大型原油船、LPG船及び電力炭船を中心に中長期の傭船契約のもとで順調に稼働しました。一方で、自動車船事業では、一部の地域を除き総荷動きは漸増傾向が継続し当社グループの輸送台数も増加しましたが、燃料費の上昇や運航効率の悪化等により前年同期比で減収となり損失を計上しました。コンテナ船事業では、持分法適用会社であるOCEAN NETWORK EXPRESS社（以下、ONE社）の積高は、本年4月の営業開始当初のサービスの混乱により一時的に落ち込みました。事業統合によるシナジー効果は着実に現出しているものの、主として復航積高減少に伴うアジア向けの空コンテナ回送費用

や燃料費等の運航コストが増加。当社に残るコンテナ船事業でも事業移管に伴う一過性費用の発生などがあり、損失を計上しました。当社グループでは継続して配船効率化やコスト削減に取り組みましたが、親会社株主に帰属する純損益は前年同期比で378億円悪化し246億円の損失を計上しました。

### 下期の見通しについて

下期における世界経済は、全体として緩やかな回復基調を維持するものと予想されますが、米中の貿易摩擦や、トルコやアルゼンチンなど新興国における通貨安への不安、英国のEU離脱問題など、多くの懸念材料が考えられます。

このような環境のもと、ドライバルク事業では、中国の環境規制強化など、不安定要因も存在しますが、海上輸送需要は前年比緩やかな増加が見込まれ、船腹供給圧力も限定的なことから、需給バランスは更なる改善に向かう見通しです。引き続き運航効率の改善とコスト削減等の収支改善策に取り組むとともに、強みである高い輸送品質を生かした営業活動を積極的に行い、中長期契約の上積みによる安定収益拡大に努めます。

エネルギー資源輸送事業においては、LNG船、大型原油船、LPG船、電力炭船ともに、中長期の傭船契約のもとで安定収益の確保に努めます。海洋資源開発事業の市況回復には今しばらく時間を要する見込みですが、引き続きコスト削減等により収支の改善に努めます。

自動車船事業では、資源国、新興国及び中東を主とする産油国経済の先行きに不透明感

は依然としてあり、足下ではブラジル、アルゼンチン両国の通貨下落と利上げに伴う経済低迷による南米東岸域の荷動きの変調が懸念されるものの、完成車の全世界海上輸送需要は世界の自動車販売の増加と歩調を合わせる形で当面堅調に推移するものと予想します。他方、自動車メーカー各社の「地産地消」「適地量産」「適地適産」の動きは強まり、今後EV化やカーシェアリングなどの影響が見込まれることから、トレード構造の変化や複雑化にタイムリーに対応し、航路ネットワークを柔軟に改編し、事業基盤の適正化を進めていくことが重要です。重建機類・鉄道車両などの積載能力が高く省燃費性能を備えた次世代大型船も最大限に活用し、収益基盤の拡充に努めます。また、緊急的重要課題として、南米東岸域における配船集約、欧州発航路の一部休止を含む改編を進めるなどの収益性の改善に取り組みます。

物流事業では、国内における物流需要は堅調さを維持し、売上高及び収益は安定的に推移するものと見込んでいます。本年3月にデイリー配船を開始した清水・大分間ROROサービスを利用した海陸一貫輸送では、集貨力を高め、取扱高の一層の増加を目指します。国際物流においては、昨年後半から活況を呈した航空機



部品及び半導体などを中心とした航空貨物量は落ち着いた荷動きとなりますが、新規顧客・貨物を獲得し収益拡大を目指します。また、高付加価値物流サービスを提供するために、拠点やサービスメニューの充実など一層の体制拡充を図ります。

内航・近海事業においては、輸送シェア拡大・積極的な営業展開による新規契約獲得を目指すとともに、更なる効率配船に取り組んでまいります。

コンテナ船事業においては、ONE社の営業開始直後に発生したサービスの混乱はすでに収束しており、お取引先からの信頼回復とサービス品質の更なる向上に向けて取り組んでいますが、積高・消席率が依然回復途上にあることに加え、前回発表予想の前提として織り込んでいた燃料油価格高騰に対応した追加的コスト

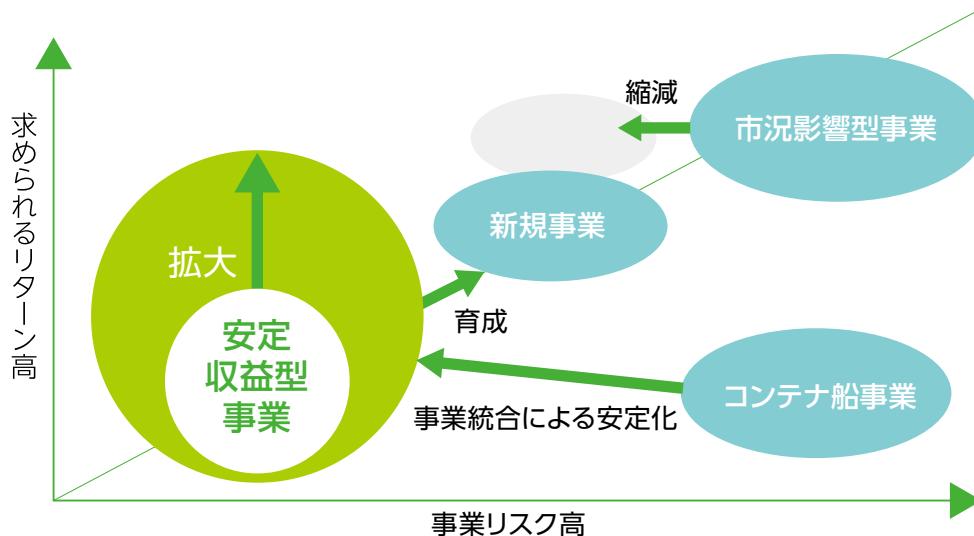
削減が目標額を下回る見通しとなったため、業績予想を大幅に下方修正いたしました。これを受けてONE社では収益の安定化に向け、当期に発生した課題を克服し、来期を見据えた抜本的な収支改善策を進める方針です。

## 中期経営計画の進捗状況について

中期経営計画に掲げている「ポートフォリオ戦略転換」、「経営管理の高度化と機能別戦略の強化」、「ESGの取り組み」については、その方針に沿って着実にひとつひとつ進めていく考えです。

一方で、当期の事業状況も踏まえて「ONE社収益体制の立て直し」、「自動車船事業の収益性改善」、

### ●事業ポートフォリオ転換の実現



「選択と集中に向けた取り組み」を緊急的重要課題と捉え、取り組んでまいります。

まず、当社本体事業である自動車船事業ですが、2018年度上期輸送台数は184万5千台と前年同期比+7%で推移しており、全体として堅調な状況です。アジア出し中南米・豪州・中近東向けの荷量が当初想定を下回ったことによる業績への影響はありますが、同航路での一定の事業・収益規模は維持しており、効率的な配船の実施など、対策と準備を進めてまいります。一方、アルゼンチンなどの南米経済悪化による輸送台数減、及び欧州発航路ネットワークでの運航効率悪化による業績影響については、投入船腹削減、一部航路休止を含む航路改編を行うとともに、運賃修復を進めることで、来年度に向けて年間50~60億円程度の効果を期待しており、当社事業の柱としての自動車船事業の収益改善を進めてまいります。また、コンテナ船事業統合後の当社の事業構成を見据えた「選択と集中」による事業ポートフォリオの入替えは、ドライバルク・自動車船・エネルギー資源・物流の4本柱への徹底的集中を実現し、その付加価値向上に向けた経営資源の集中配分を進めるために、事業資産の入替えを軸に進めています。

## 事業開示セグメントの変更について

当社グループは、本年度より、報告セグメントを「コンテナ船」、「不定期専用船」、「海洋資源開発及び重量物船」及び「その他」から、「ドライバルク」、「エネルギー資源」、「製品物流」及び「その他」に変更す

ることを決定いたしました。

これは、コンテナ船事業のONE社への統合に伴い、顧客基盤に密着した新たなビジネスモデルの構築を目指して、当社グループの事業ポートフォリオを再構成したことによるものです。

## 株主還元について

当社は持続的成長のための投資への充たや、企業体質の充実・強化のために必要な内部留保の確保などを勘案しつつ安定的な配当を実施し、株主の皆さまへの利益還元を最大化することを経営の重要課題と位置づけています。

しかしながら、本年度通期では営業段階、経常段階及び最終段階いずれも損失を見込んでおり、財務体質の改善と事業基盤の安定化を最優先課題と捉え、誠に遺憾ながら当期の中間配当は無配とし、期末の配当予想を無配とさせていただきます。

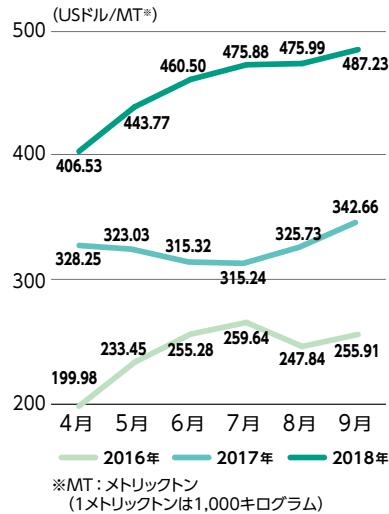
株主の皆さまには誠に申し訳なく存じますが、ご理解のほどお願い申し上げます。今後とも川崎汽船グループ企業の役職員一丸となって、早期の復配に向けた業績回復と中長期的な企業価値の向上に努めてまいりますので、何卒ご支援ご鞭撻を賜りたく、よろしくお願い申し上げます。

■ 堅調な市況によりドライバルク事業が好調に推移したものの、コンテナ船事業では、持分法適用会社であるONE社の積高減や費用増加により大幅な下振れ、自動車船事業でも運航効率が低下したこと、荷量が想定を下回ったこと等により、業績は前年同期比で減収となり、損失を計上しました。

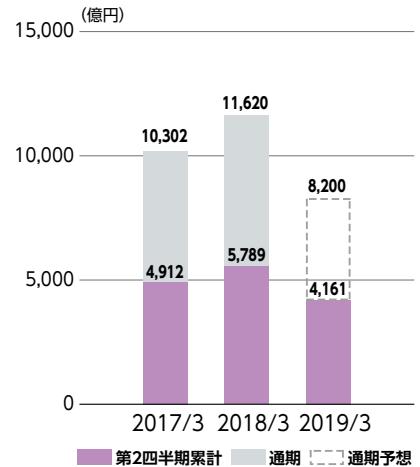
## 為替推移



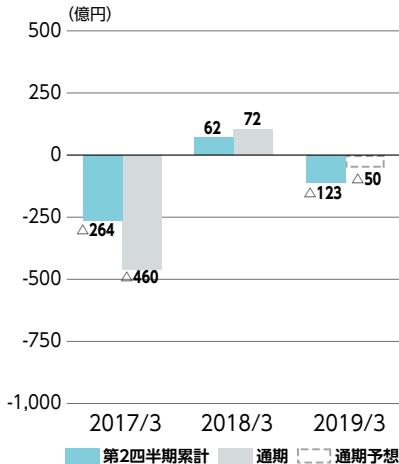
## 燃料油価格推移



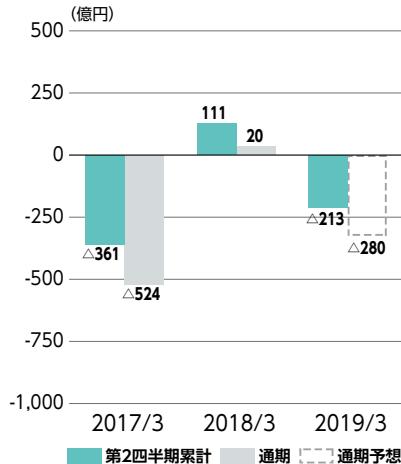
## 連結売上高



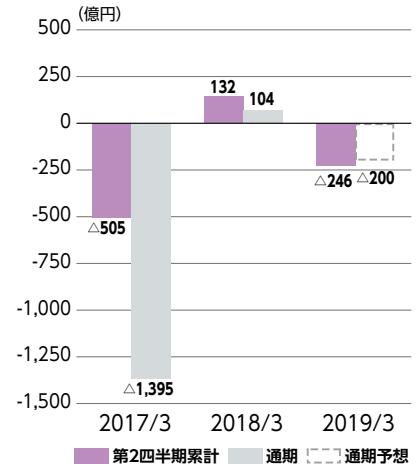
## 連結営業損益



## 連結経常損益



## 親会社株主に帰属する当期(四半期)純損益



## ドライバルクセグメント 売上高構成比 31.7%

ドライバルクセグメントは、鉄鉱石や穀物などの原材料を撤積船で輸送するドライバルク事業から構成されています。

運ぶもの 鉄鉱石、石炭、穀物、製紙原料等



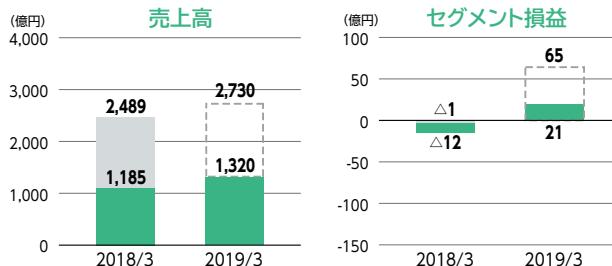
### 当第2四半期累計期間の概況

#### ドライバルク事業

大型船市況は大西洋での荷動きが増加したことで急上昇し、主要航路平均レートは7月から8月にかけて2万米ドル台まで回復。中・小型船市況は、一時的に船腹の需給バランスが緩む局面も見られたが、南米・黒海出し穀物の好調な荷動きに支えられて堅調に推移。さらに、需給バランスが改善し、市況は総じて堅調に推移したうえ、運航コストの削減と配船の効率化に努めたことにより、前年同期比で増収となり、黒字転換。



■ 第2四半期累計 ■ 通期 □ 通期予想



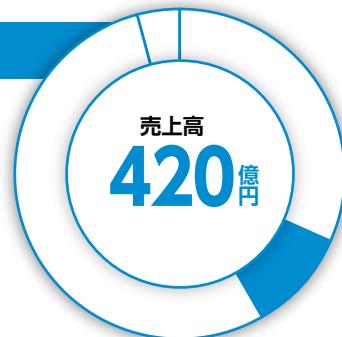
#### 通期の見通し

収支改善策、効率的配船の効果に加え、市況も堅調に推移する見通しで、業績改善を見込む。

## エネルギー資源セグメント 売上高構成比 10.1%

LNG、LPG、石油関連や電力炭の海上輸送を担うエネルギー資源輸送事業、石油や天然ガスを探鉱、開発、生産する際に物資を輸送したり、掘削、生産そのものを支援する海洋資源開発事業から構成されています。

運ぶもの LNG(液化天然ガス)、LPG(液化石油ガス)、原油、石油製品、電力炭等



## 当第2四半期累計期間の概況

### エネルギー資源輸送事業

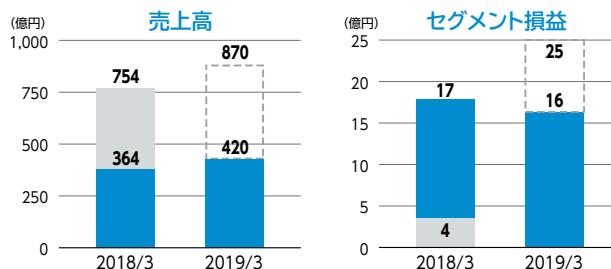
LNG船、大型原油船、LPG船、電力炭船は中長期の傭船契約のもとで順調に稼働したことから、前年同期比で増収増益。

### 海洋資源開発事業

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）は順調に稼働し、安定的に収益に貢献したものの、オフショア支援船事業は船腹の需給バランスの改善が進まず市況が軟調に推移したことから、海洋資源開発事業全体では前年同期比で増収となるも、損失を計上。



■ 第2四半期累計 ■ 通期 □ 通期予想



### 通期の見通し

LNG船、大型原油船、LPG船、電力炭船の中長期契約船隊は順調稼働継続を見込むものの、オフショア支援船は想定以下の市況が見込まれるため、セグメント全体の通期業績は上期比で減益を見込む。

## 製品物流セグメント 売上高構成比 54.2%

乗用車、トラックや建設機械などの輸送サービスを提供する自動車船事業、航空運送、内陸運送、倉庫業をはじめとする物流事業、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、食料品、自動車部品、原料素材等

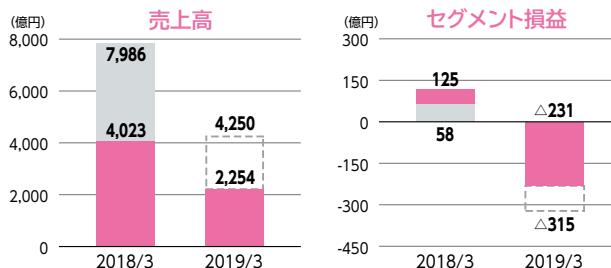
## 当第2四半期累計期間の概況

### 自動車船事業

完成車の総荷動きは、景気回復の遅れる中近東向けや排ガス燃費規制の影響により販売台数が減少した欧州域内を除き漸増傾向が継続し、輸送台数は増加したものの、燃料費の上昇や運航効率の悪化等により前年同期比で減収となり損失を計上。



■ 第2四半期累計 ■ 通期 □ 通期予想



## 物流事業

国内物流は、全体的には荷動きは順調に推移。国際物流では、国際航空貨物輸送において半導体・eコマース関連の荷動きが好調に推移し、タイ、インドネシア、フィリピンなど各国での地域物流事業も順調に拡大したものの、コンテナ船事業統合後の物流事業強化に伴うコスト増の影響により前年同期比で増収となるも減益。



## 近海・内航事業

堅調な荷動きや内航船の大型化により輸送量は増加したものの、新造船竣工による減価償却費や既存航路の増便、新規航路の開設による費用の増加に加え、頻発した台風の影響による運航コストの増加等により、前年同期比で増収となるも減益。



## コンテナ船事業

持分法適用会社であるONE社の業績は、営業開始当初のサービス混乱による一過性の積高の落ち込みや、アジア向けのコンテナ回送費や燃料費等の運航コスト増加により損益は悪化。当社においても、事業移管に伴う一過性の費用が発生した結果、前年同期比で減収となり損失を計上。



## 通期の見通し

自動車船事業は、アジア出し航路は概ね堅調であるものの、中南米、豪州、中近東航路は荷況が想定を下回り、また大西洋水域では南米経済が悪化し欧州発航路の運航効率及び収益性が悪化する見通しで、通期業績は悪化を見込む。当社での一過性費用の発生は終了するものの、ONE社の業績大幅修正により、通期業績は悪化を見込む。

## その他 売上高構成比 4.0%

船舶管理業、旅行代理店業、不動産賃貸・管理業等を行っています。

## 当第2四半期累計期間の概況

前年同期比で減収減益。



©susumu KOSHIMIZU



■ 第2四半期累計 ■ 通期 □ 通期予想



## フィリピンにおける船員育成活動25周年

～受講生10,000人受け入れ準備も完了、次の100年に向けて视界良好～

10月18日、フィリピン共和国パサイ市の当社トレーニングセンター“K” Line Maritime Academy Philippines (KLMA(Phil))において、当社のフィリピンにおける船員育成活動25周年及びトレーニングセンターの拡張工事完工を祝う式典を行いました。

式典は、長年にわたり当社船員育成活動を支えてきた関係各社のほか、多くの歴代現地スタッフも出席し、盛大に執り行われました。

当社のフィリピンにおける船員育成への取り組みは、1993年の“K” Line Maritime Training Corporation (KMTC) の設立に始まります。

KMTCはその後、2008年2月に現在のKLMA(Phil)へと改め、当社の事業基盤である「船舶の安全運航と環境保全」を支えるための大きな柱の一つとして、優秀な海事技術者の安定的な確保と育成に取り組んでまいりました。

本年3月2日には、トレーニングセンターに隣接して最新の医療機器を備えた船員用クリニックや225名が利

用可能な宿泊施設を有する新ビル「OCEAN BREEZE」がオープンしました。また、去る7月31日には、最新鋭の研修機器を配したトレーニングセンター自体の改築工事が終了し、年間10,000人の受講生を受け入れる体制を整備しました。

当社は、来年創立100周年を迎えます。今後とも、常に時代に即した高品質の研修や訓練を展開することにより、次の100年に向けて、良質な船員の安定的な確保と育成に努め、更なる安全運航体制の強化を図ってまいります。



式典で挨拶する綾 清隆 執行役員



トレーニングセンター / 新ビル「OCEAN BREEZE」

# 次の100年に向けた 新しいビジネスモデルの構築

当社グループは、中期経営計画に掲げる機能別重点戦略として「カスタマー・リレーションシップ・マネジメント (CRM) 強化」、「技術革新・ビジネスモデル変革による高品質サービスの追求」、「人材確保・育成・多様性確保」の3つの課題に取り組んでいます。当社グループ全体で、多角的に取り組みを強化することにより、総合物流企業のサービスメニューを生かした重層的かつ提案型の営業展開を通じた顧客基盤の強化と、顧客ニーズを捉えた技術革新及びビジネスモデルの変革を推進しています。その具体的な取り組みをご紹介します。

## 機能別戦略の強化

当社の築き上げてきたお客様に信頼されるサービス基盤を、より価値の高いものとしてご提供し、お客様・外部機関などと協働した新たなビジネスモデルの構築をするため3つの専門組織、「AI・デジタルライゼーション推進室」、「マーケティング戦略室」、「環境・技術委員会」の設置を行います。

### AI・デジタルライゼーション推進室

日々進化するAI/IoTをはじめとしたデジタル技術などを活用し、既存サービスの付加価値創出力を高め、より広範な視点からの総合物流サービスをご提案できる体制と独自のノウハウを強化してまいります。この取り組みでは、社内のみならず、社外組織との協働強化も積極的に進め、より効率的に、かつスピード感をもって結果を生み出すことを目的としています。さらに、AI・デジタルライゼーション推進の観点では、社内業務スタイルの革新として、生産性向上に向けたBPR (Business Process Reengineering) も推進してまいります。同時に、当社

グループのAI・デジタルライゼーション及びBPRの推進に向けては、社長を委員長とする委員会の立ち上げも行的、この取り組みを統括し、広くアイデアを募りながら、力強く推し進めてまいります。

### マーケティング戦略室

当社グループ全体でお客様の要望を捉え、総合ビジネスモデル構築に向けた横断的対応の軸として顧客対応力の強化を推進してまいります。同時に、AI・デジタルライゼーション推進室を含む各所と協働する体制を構築のうえ、CRMを推し進め、当社グループの強みである顧客基盤を更に強化し、営業力を更に高めることで、お客様に最適なソリューションを提供できる体制を実現してまいります。

### 環境・技術委員会

今後の事業展開においては、ESGへの取り組み強化を中期経営計画でも重要課題として認識しており、環境規制及びそれを超えた環境への配慮について、当社グループとして更に取り組みを強化してまいります。従来

から、バラスト水処理装置設置、SOx規制対応などについては、社内関連部署で組成するワーキンググループレベルでそれぞれ検討を進めてきましたが、より統一的に計画を立案実行し、運用課題の解決とそれに伴う準備を関係各所と連携して効果的に進めるため、新たに常設委員会を設置しました。具体的には、SOxグローバルキャップ対応、バラスト水処理装置規制対応、NOx規制対応、温室効果ガス削減などの環境対応全般及び技術革新に向けて取り組んでまいります。環境対応については、当社グループのみならず、海上輸送に関わるすべてのステークホルダーの社会的責任に繋がるものであり、持続的発展可能な環境を目指して、十分な体制を整備して取り組んでまいります。

## 新たなビジネスモデルの構築

当社グループは、これらの専門組織を配置し機能別戦略の強化を行い、複数にまたがる事業やプロジェクトを統括し、新たな技術や仕組みを取り入れながら、環境政策

に真摯に対応することで、新たなビジネスモデルの構築を推進しています。

すでに、CRMを起点とするビジネスモデルの変革として、プロジェクト輸送の取り組みや完成車物流をはじめ、新興国を中心とした顧客の物流インフラ需要に対して、解決策を提供するなどの事業展開を進めています。また、環境問題への先進的な対応として、国内における船舶向けLNG燃料供給の事業開始に向けて本年5月に合弁会社を設立しました。2020年9月～12月頃に国内で初めてのLNG燃料供給船が竣工する予定です。

さらに、運航管理船に最適運航支援システム「K-IMS/NAVI」を搭載し、船舶の安全性・経済性を高めると同時に環境負荷も低減する取り組みも推進しています。このシステムは本船運航状況の監視とパフォーマンスの解析結果と気象データを基に、船体の安全性を考慮したうえで最小燃費となる航路を提示するもので、この活用により本船の安全運航と燃費削減のほか、陸上での運航管理及び船舶管理の効率化が見込まれます。

### 機能別戦略強化による新たなビジネスモデル構築(横断展開)のイメージ



## ● 環境先進性の追求～LNG燃料供給事業～

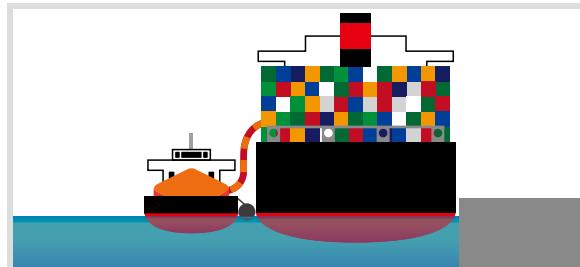
当社グループは2018年5月に、中部電力株式会社、豊田通商株式会社、日本郵船株式会社と合弁会社を設立し、国内（中部地区）における船舶向けの液化天然ガス燃料供給事業への参入を決定しました。LNG燃料は、大気汚染物質や温室効果ガスの排出を低減でき、国際的に強化される排出ガス

規制への対応としても、重油に代わる有力な燃料と位置づけられています。

### 合弁会社の概要

商号	①セントラル LNG マリンフューエル株式会社 ②セントラル LNG シッピング株式会社
事業内容	①LNG燃料販売事業 ②船舶保有事業
株主	川崎汽船、中部電力、豊田通商、日本郵船
設立年月日	2018年5月10日

### Ship to Ship方式



岸壁・棧橋に係留中又は錨泊中のLNG燃料船にLNG燃料供給船が接舷（横付け）してLNG燃料を供給する方法。

（イメージ：左からLNG燃料供給船、LNG燃料船）

## ● 先進技術の利用～K-IMSの導入～

当社グループは、川崎重工グループと共同開発した次世代型統合船舶運航・性能管理システム「K-IMS」を、約110隻の自社運航船に搭載しています。「K-IMS」は、海上ブロードバンド通信の普及を受け、「パフォーマンス解析システム」と「運航データ収集・監視システム」を統合・刷新したうえで、「最適運航支援システム」と「データの常時可視化」を一体化した総合運航管理システムです。あらゆる運航ビッグデータをクラウ

ド方式でリアルタイムに収集・監視し、最小燃費航路の提示等の精度をより高め、搭載船の経済性、安全・環境レベルの向上に貢献しています。

将来的には、AI、ビッグデータ、IoTといった技術革新を取り込み、段階的に自動化を進め、「安全」を第一にヒューマンエラーを完全排除する自動運航船の実現を目指しています。

### 統合運航管理システム



## 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 (神港ビルヂング)
本社	〒100-8540 東京都千代田区内幸町二丁目1番1号 (飯野ビルヂング)
資本金	75,457百万円
株式上場	東京、名古屋、福岡
支店	名古屋、関西

## 運航船腹

区分	隻数
所有船	145
共有船	16
備船	356
合計	517

## 大株主(上位10名)

株主名	持株数(千株)	持株比率(%)
エスエムピー パートナーズ (ケイマン) リミテッド	15,297	16.31
イーシーエム エムエフ	10,619	11.32
ピーエヌワイエム エスエーエヌピーエーエヌワイエム ジーシーエム クライアント アカウツツ エム アイエルエム エフイー	4,967	5.29
みずほ信託銀行株式会社 退職給付信託 川崎重工業口 再信託受託者 資産管理サービス信託銀行株式会社	3,392	3.61
日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口)	3,072	3.27
今治造船株式会社	2,830	3.01
JFEスチール株式会社	2,817	3.00
ゴールドマンサックスインターナショナル	2,471	2.63
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口)	2,325	2.48
損害保険ジャパン日本興亜株式会社	1,910	2.03

(注)持株比率は自己株式(194,386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	200,000,000株
発行済株式の総数	93,938,229株
株主数	28,574名

## 従業員の状況

従業員数	6,078名
------	--------

## 参考(単体)

運航船腹	418隻
従業員数	753名

## 役員

取締役	取締役会長	朝倉 次郎
	代表取締役社長 社長執行役員	村上 英三
	代表取締役 専務執行役員	青木 宏道 二瓶 晴郷 明珍 幸一
取締役 専務執行役員	浅野 敦男	
取締役		☆岡部 聰 ☆田中 誠一 ☆細溝 清史
	監査役(常勤)	吉田 圭介
	監査役	☆林 敏和 ☆志賀 こず江
執行役員 (取締役兼務者を除く)	専務執行役員	門野 英二 坂本 憲司
	常務執行役員	針谷 雄彦 鳥山 幸夫 園部 恭也 中川 豊 三崎 晃 荒井 邦彦 河野 修三 新井 大介 新井 真
執行役員		綾 清隆 小樽 慎吾 中野 豊久 横山 信之 大川 智之 森本 久仁夫 浅野 裕史

(注) ☆は、社外取締役、社外監査役です。

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 TEL: 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。



川崎汽船株式会社

〒100-8540 東京都千代田区内心幸町二丁目1番1号(飯野ビルディング)

TEL: 03-3595-5061

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



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。

