

“K” LINE

川崎汽船株式会社®

株主通信

第150期

第2四半期報告書

2017.4.1▶9.30



新中期経営計画

「飛躍への再生」

K Value for our Next Century

[2017年度 — 2019年度]

川崎汽船は、創立100周年を迎える2019年度までの3年間で、目指す姿に向けた事業基盤整備を行う「飛躍への再生」期間と位置付け、以下の重点課題に取り組んでいます。

- 1 ポートフォリオ戦略転換
- 2 経営管理の高度化と機能別戦略の強化
- 3 ESGの取り組み

新中期経営計画を 着実に実行してまいります。

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（2017年4月1日から2017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

上期における世界経済は、一部の地域で地政学的緊張が高まるなど不安定な状況にあるものの、総じて回復を見せました。米国、欧州などの先進国経済は、堅調な設備投資や雇用環境に支えられ成長を続け、インドなど一部新興国の景気回復の後押しをする形で

影響を与えました。

海運業を取りまく事業環境は、コンテナ船では業界再編が進むなか、東西航路の荷況が堅調に推移し、ドライバルク船においても大型船は中国鋼材需要を追い風に、上値は未だ重いものの運賃市況は底値を脱しました。当社グループでは、前々期及び前期の2期にわたり実施した構造改革の効果に加えて、継続的なコスト削減の実施、配船効率化などの収支改善策に取り組んだ結果、親会社株主に帰属する純損益で前年同期比約636億円の増加となり、黒字に転換しました。各事業セグメントの状況につきましては、7ページから9ページに記載のとおりです。

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と見られるものの、更なる地政学的緊張の高まりや各国の金融緩和縮小へ向けた動きがリスク回避志向を誘発し、景気減速への引き金になる恐れもあることから、注意が必要な状況が続くものと予想されます。

このような事業環境のもと、コンテナ船事業においては、昨年度の歴史的な低レベル運賃市況より改善は見られるものの、船社間の合併・統合、アライアンスの組み換え等による事業環境の変化や新造大型船の竣工に伴い上値の重い展開が見込まれます。当社グループは本年度から新たに参画したザ・アライアンス

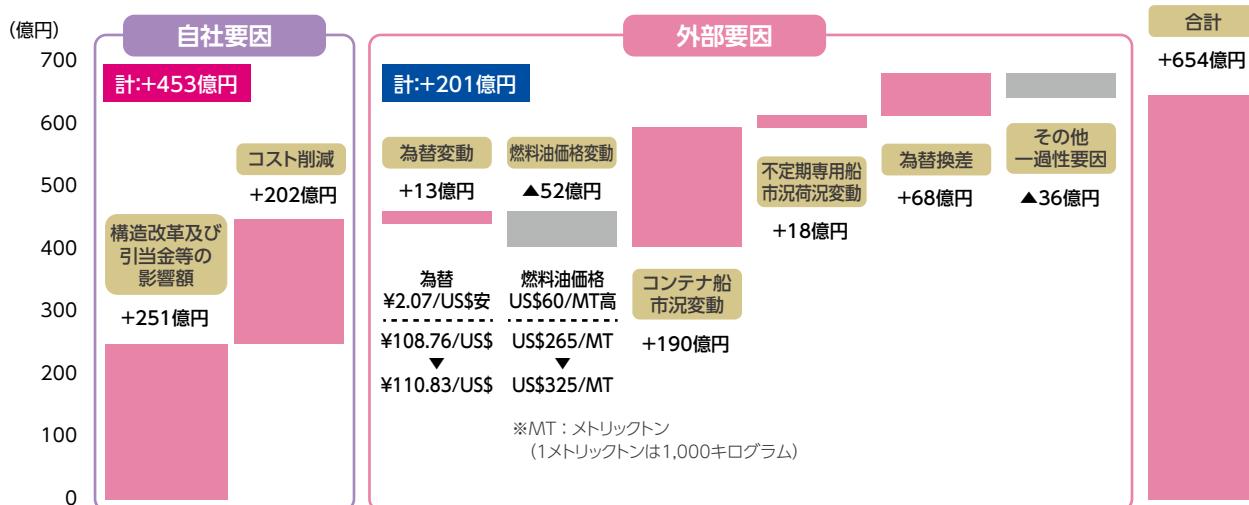
のもと、最適配船による運航コストの削減、システムを活用した往復航バランスの改善による機器費用の低減など、より細かなコスト管理を通じて収益構造の強化に努めます。

ドライバルク市況は堅調な荷動きに支えられ回復基調に入ったものの、新造船の竣工と解撤量の減少により船腹需給バランスの大幅な改善には至らない見通しです。当社グループでは引き続き運航効率の改善とコスト削減に取り組むとともに、新中期経営計画に掲げたポートフォリオ戦略転換を推進し、最適な船隊構成による安定収益の拡充に努めます。

自動車船事業では、完成車の海上輸送需要は世界の自動車販売の増加に伴い、中長期的には堅調に推移するものと予想します。他方、「適地量産」などの

前期比 経常損益と損益変動要因 2016年度通期実績 ▲524億円 ⇒ 2017年度通期 最新予想 +130億円 (前期比+654億円)

※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四捨五入して表示しています。





トレード構造の変化や複雑化に対応すべく、航路ネットワークの改編及び船隊整備を適切に進めます。また、重建機類・鉄道車両などの積載能力が高く省燃費性

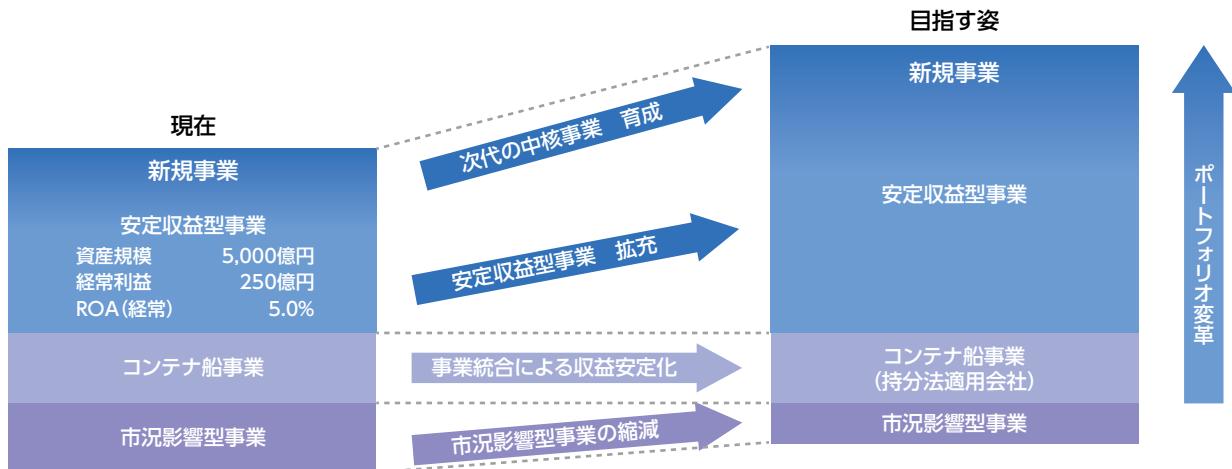
能を備えた次世代大型船を最大限に活用して収益基盤の拡充に努めます。

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、電力炭船を中心に、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改善に努めます。

国内物流需要は、陸送・倉庫事業を中心に安定的に推移し、海陸一貫輸送関連貨物量に増加傾向が見られ、堅調な状況が継続するものと予想します。国際物流においても需要は引き続き底堅く、当社グループは、アジア地域に密着したサービス拡充、グローバルネットワークの強化、フォーワーディング、バイ

ポートフォリオ戦略転換



ヤーズコンソリデーションの事業拡充戦略等で利益の拡大を図ります。

近海・内航事業においては輸送需要に見合った船隊整備に取り組み、利便性の向上を図ることで顧客のニーズに一層対応してまいります。

以上のとおり、海運市況は緩やかな回復基調に入ったものの、本格的な船腹需給ギャップの解消には今しばらく時間を要するため、上値の重い展開を予想しておりますが、本年4月に一新しました中期経営計画を着実に実行していくことで、合理化を進め収支改善に努めてまいります。

当社は経営計画の主要課題である持続的成長のために、設備投資や企業体質の充実・強化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重要課題と位置付けておりますが、通期での営業損益、経常損益及び当期純損益については、第1四半期決算発表時に公表した見通しを下回る予想をしており、黒字回復は見込むものの、誠に遺憾ながら当期の中間配当は無配とし、期末配当につきましても無配予想とさせていただきます。

定期コンテナ船事業の統合について

公表のとおり、本年7月に持株会社「オーシャンネットワークエクスプレスホールディングス株式会社」及び事業運営会社「Ocean Network Express Pte. Ltd.」を設立いたしました。これら新会社による定期コンテナ

船事業のサービス開始は予定どおり2018年4月であり、着実に準備を進めてまいります。

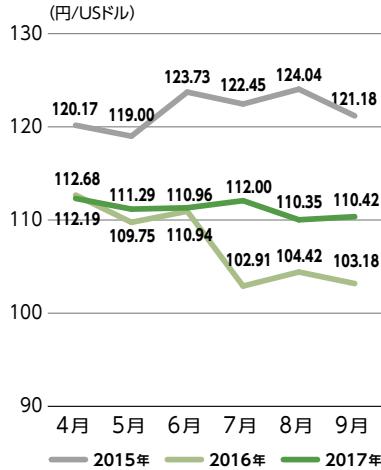
中期経営計画の進捗状況について

当社は本年4月に中期経営計画を見直し、『『飛躍への再生』 Value for our Next Century] を策定いたしました。コンテナ船事業統合後を見据えて各事業戦略を見直し、事業ポートフォリオの戦略転換、経営管理の高度化と機能別戦略の強化、ESGの取り組み強化の3点を重点課題として掲げ、創立100周年を迎える2019年に目指すべき姿を見直しました。新たな目標に向けて取り組みを開始しており、第2四半期決算発表時に、エネルギー資源や物流事業を中心とした次代の中核事業育成、LNG燃料に関わる環境に配慮した新技術への取り組み、また事業リスクの計測や定量的事業評価基準を新たに導入する経営管理の高度化、顧客基盤強化を目指したプロジェクトの立ち上げによる機能別戦略強化などについて、進捗状況をご報告させていただきます。なお、次代の中核事業育成の取り組みにつきましては、12ページから13ページをご覧ください。

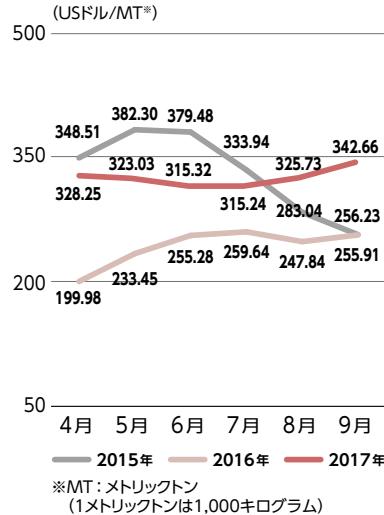
中期経営計画を着実に実行し株主の皆さまのご期待にお応えできるよう努力してまいりますので、何卒ご支援ご鞭撻を賜りたく、よろしくお願い申し上げます。

■ 堅調な荷動きを背景に市況は回復基調となり、当社グループが取り組んできた構造改革の効果に加えて、継続的なコスト削減及び配船効率化などの収支改善策に取り組んだ結果、業績は前年同期比で改善しました。

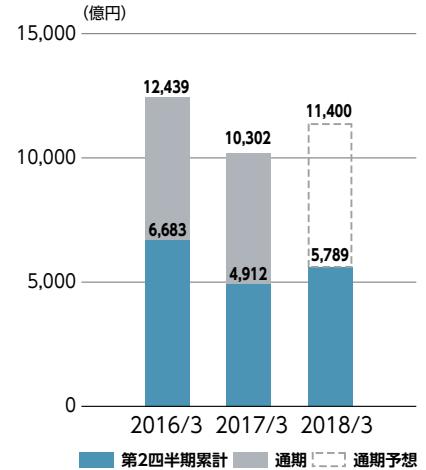
為替推移



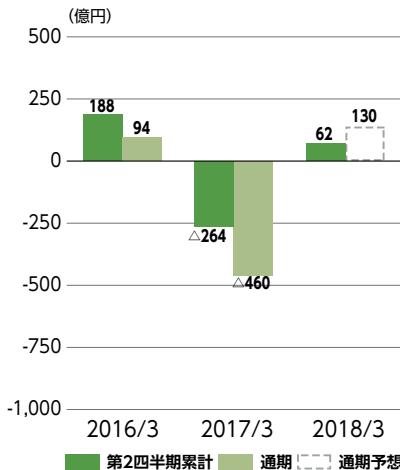
燃料油価格推移



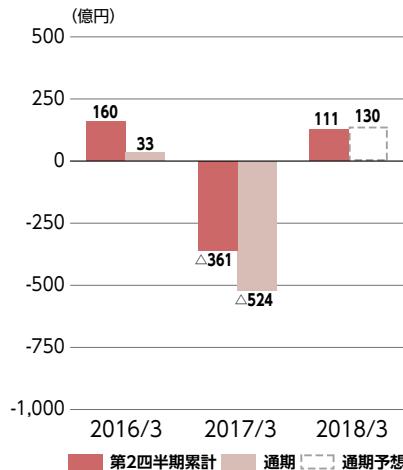
連結売上高



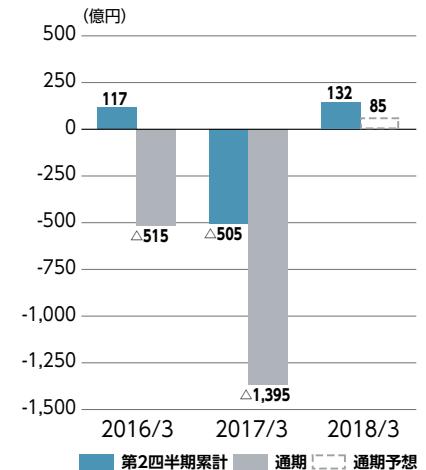
連結営業損益



連結経常損益



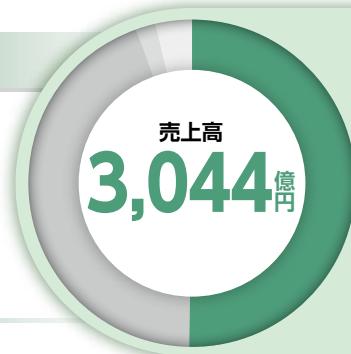
親会社株主に帰属する当期(四半期)純損益



コンテナ船セグメント 売上高構成比 52.6%

コンテナ船セグメントは、衣類、家具、電化製品及び食料品などの日用品から自動車部品や原料素材まで、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と、航空運送、内陸運送及び倉庫業をはじめとする物流から構成されています。

運ぶもの 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

コンテナ船

東西航路の荷動きは堅調に推移し、積高は北米航路で前年同期比約2%、欧州航路で約14%、アジア航路では約13%増加、南北航路は一部サービスの休止もあり約2%減少。グループ全体の総積高は前年同期比約6%増加。需給バランスの緩やかな回復を背景に運賃市況は底値を脱し、前年同期比で増収となり、黒字に転換。



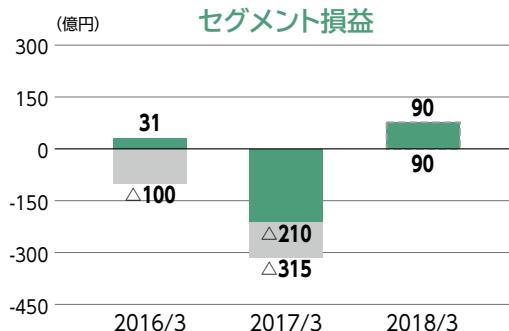
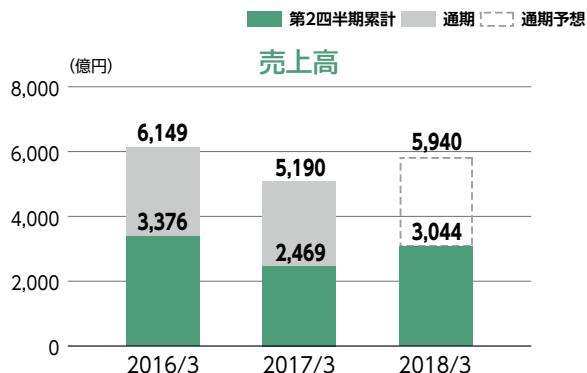
物流

国内物流は海陸一貫輸送関連の貨物取扱量の増加により堅調に推移。国際物流も航空貨物取扱量の増加に加えて、アジアでの地域密着型サービスの拡充等に取り組んだ結果、物流事業全体の業績は前年同期比で増収増益。



通期の見通し

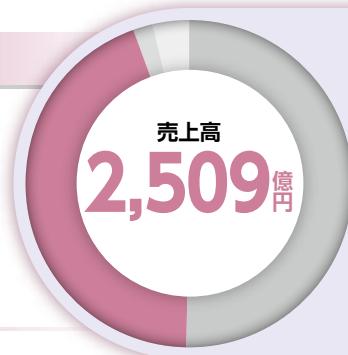
コンテナ船は、運賃市況は上値の重い展開が見込まれ、きめ細かなコスト管理により収益構造の強化に努める。物流は、国内物流・国際物流ともに堅調な需要を見込む。



不定期専用船セグメント 売上高構成比 43.3%

不定期専用船セグメントは、鉄鉱石や穀物などの原材料を撒積船ばらづみせんで輸送するドライバルク、乗用車やトラック、建設機械などの輸送サービスを提供する自動車船、LNG・LPG輸送や石油関連の海上輸送を担うエネルギー資源輸送、そして近海・内航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、自動車、LNG(液化天然ガス)、LPG(液化石油ガス)、原油、石油製品等



当第2四半期累計期間の概況

ドライバルク

大型船市況は安定的に推移し、中・小型船市況も上昇基調を維持。船腹需給ギャップは解消には至らなかったものの、運航コストの削減、効率配船により、前年同期比で増収となり損失は縮小。



エネルギー資源輸送

LNG船、大型原油船、LPG船は中長期の備船契約のもと順調に稼働したものの、市況の軟化により、エネルギー資源輸送事業全体では前年同期比で減収減益。



自動車船

極東アジア出し欧州向けや欧州域内、大西洋域内貨物積み取りが好調に推移した結果、総輸送台数は前年同期比約14%増加。配船・運航効率改善の取り組みなどにより前年同期比で増収増益。



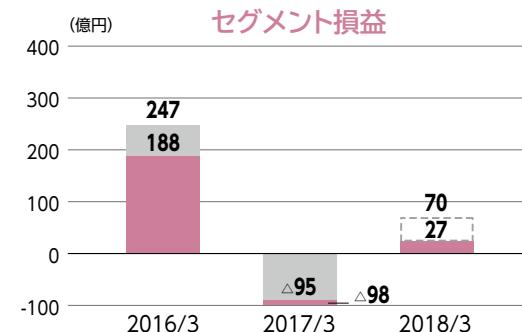
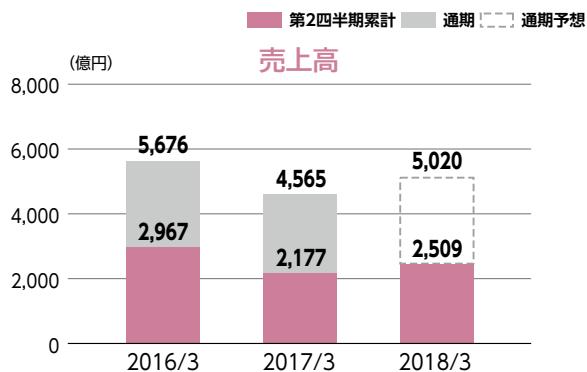
近海・内航

近海船は市況が上昇、内航船は堅調な荷動きが続いたことにより、近海・内航事業全体では前年同期比で増収増益。



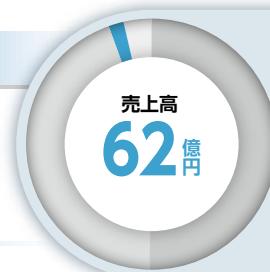
通期の見通し

ドライバルクはポートフォリオ戦略転換の推進により最適な船隊構成による安定収益の拡充に努める。自動車船はトレード構造の変化や複雑化に柔軟に対応、次世代大型船を最大限に活用して収益基盤の拡充に努める。エネルギー資源輸送は中長期契約のもと、安定収益確保に努める。



海洋資源開発及び重量物船セグメント 売上高構成比 1.1%

海洋資源開発及び重量物船セグメントは、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と、大型重量物を輸送する重量物船で構成されています。



当第2四半期累計期間の概況

海洋資源開発

ドリルシップ(海洋掘削船)は順調に稼働、長期安定収益の確保に貢献したものの、オフショア支援船は海洋資源開発の停滞により軟調な市況が継続。海洋資源開発事業全体では前年同期比増収となり、為替影響もあり黒字に転換。

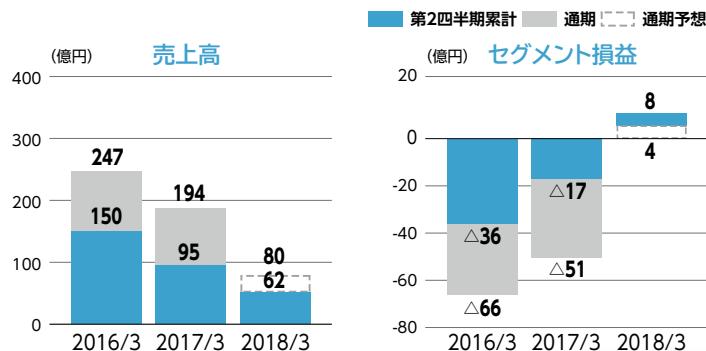


重量物船

7月26日に公表のとおり、当事業を担うSAL Heavy Lift GmbHの全出資持分をSALTO Holding GmbH & Co. KGに譲渡。

通期の見通し

海洋資源開発は、オフショア支援船の市況回復には今しばらく時間を要する見込みながら、引き続きコスト削減等による収支改善に努める。



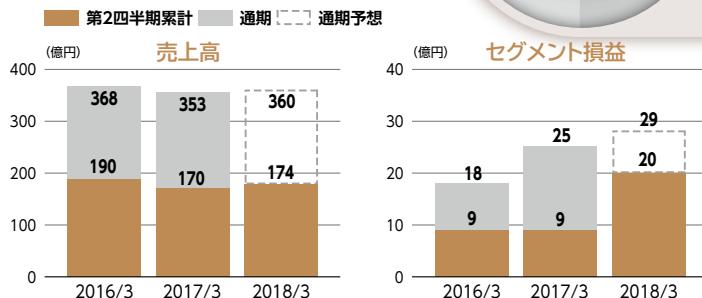
その他 売上高構成比 3.0%

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

前年同期比で増収増益。



TOPICS

“DRIVE GREEN HIGHWAY” 「シップ・オブ・ザ・イヤー2016」受賞!



当社が運航する7,500台積み自動車運搬船“DRIVE GREEN HIGHWAY”が、公益社団法人日本船舶海洋工学会主催の「シップ・オブ・ザ・イヤー2016」を受賞しました。本賞は1990年に創設され、日本で建造された話題の船舶の中から、技術的・芸術的・社会的に優れた船に与えられるものです。

去る5月29日、予備審査を通過した9隻による最終審査会が、明治記念館（東京・港区）で行われました。当社のプレゼンテーションでは、SOxスクラバー（排ガス浄化装置）や排ガス再循環装置付きメインエンジンなど、先進的な環境装備だけでなく、横浜港大さん橋で行われたお披露目・見学会の様相を紹介し、本船の社会



的な貢献もアピールしました。また、その後の質疑応答では、船内に設置した水耕栽培装置について、「野菜の世話は、乗組員が行うのか?」「種は、どのように補給されるのか?」などの質疑が寄せられ、関心を集めました。

授賞式は、7月7日、海運クラブ（東京・千代田区）で行われました。冒頭、選考委員会から授賞理由が説明され、船体デザインを「海の上にバラの花が咲いたような」と形容していただきました。表彰状と記念品の楯の授与に続き、村上社長は、「本船は、環境保全の期待に応える決意の表れである。我が国海事クラスターの担うべき役割は大きく、当社としても海運の更なる成長に貢献できるよう努力する所存である。」とスピーチを行いました。

7月20日には、朝倉会長、村上社長、本船の建造・運航に携わった関係者が集まり、社内カフェにて祝賀会を行いました。当日は、授賞式の様子やお披露目会当時のテレビ映像が流されるなか、参加者は、受賞の喜びを分かち合い、本船就航までの苦労話などに花を咲かせました。

最後になりますが、本船竣工に尽力された関係者の皆さまに、この場を借りて改めて御礼申し上げます。

（以上、社内報から抜粋）

※本船の詳細につきましては、以下のリンクからご参照いただけます。
<https://www.kline.co.jp/movie/>

K Valueの向上のために

未来を切り拓く成長の源泉 “K”LINEスピリットで更なる飛躍へ

川崎汽船の歩みはこれまでも決して平坦なものではなく、幾多の経営環境の激変を乗り越えてまいりました。その原動力となったのが、創立以来育まれてきた“K”LINEスピリットです。“K”LINEスピリットは自主独立、自由闊達、進取の気象といった言葉で表現され、川崎汽船の社風として今も従業員一人ひとりに受け継がれています。

本年4月にスタートした新中期経営計画『飛躍への再生』K Value for our Next Century』においても、技術革新・ビジネスモデルの変革による高品質サービスの追求と、それを支える人材の確保と育成を重点戦略に掲げています。「飛躍への再生」に向けて、私たちは“K”LINEスピリットのもと、さまざまなサービスを更に進化させ、世界中のお客様の期待に応える価値を創造してまいります。



次代の中核事業育成 ～新中期経営計画から～

新中期経営計画の中で「次代の中核事業育成」を課題の一つとして掲げ、一步一步着実に取り組みを進めています。

物流事業

今後3年間の中期経営計画の中で物流事業を次代の中核事業の一つと位置付け、事業拡充への取り組みを開始しています。大きな取り組みの一つはNVOCC (Non-Vessel Operating Common Carrier) (※1) を中心とした海上輸送貨物のフォワーディング事業の拡大・強化です。コンテナ船事業で培ったグローバルネットワーク基盤を引き継ぎ、物流子会社であるケイラインロジスティクス(株)を核とした事業強化を進めてまいります。成長の見込まれるアジアでのローカルロジスティクス事業やパイヤーズコンソリデーション(※2)の強化とあわせ、グループ総合力を生かしたサービスの拡充を図ってまいります。

(※1) 非船船運航事業者。自らは船などの運送手段を持たず、荷主から運送を引き受け、船会社などのサービスを使って、自己の責任で運送を請け負う事業。

(※2) 大手小売業者に代表されるパイヤーが商品の輸出地において同じ仕向地の複数商品を買付けの際に、一本のコンテナに仕立て船積みする一連の業務を一貫して請け負うサービス。



完成車物流事業

当社は1988年にオーストラリアで現地物流会社とPDI (Pre Delivery Inspection) (※3) 及び完成車ヤード運営・国内輸送などの完成車物流事業を、2007年にシンガポール港で自動車ターミナル事業をそれぞれ立ち上げており、それらの知見を生かしタイやインドネシアでの内陸輸送やベトナムでの輸入通関・PDIを含むお客様への納車前サービスなどの完成車向け総合物流サービスを展開しています。今後も自動車船事業を中心とした有力な顧客基盤を生かした新たな完成車物流事業の展開を進めてまいります。

(※3) 納車前整備。各種部品の装着や塗装、洗車などを含む完成車物流に付帯するサービス。



エネルギーバリューチェーン事業への展開

当社はLNG船・原油タンカー・LPG船などのエネルギー資源海上輸送に加えて、ノルウェーでのオフショア支援船事業やブラジル沖でのドリルシップ（海洋掘削船）事業、本年度に参画を決定したFPSO（Floating Production, Storage and Offloading system）^{（※4）}事業など、多様なエネルギーバリューチェーン事業を展開しています。今後は、これらの事業分野で培ったノウハウを生かし、次代の中核事業としてエネルギーバリューチェーン内での事業展開を拡大してまいります。

（※4） 浮体式石油・ガス生産貯蔵積出設備。洋上で原油・ガスを生産し、生産した原油・ガスをタンクに貯蔵し、直接タンカーへの積出しを行う設備。



FPSO保有・貸船事業への出資参画

本年7月に発表のとおり、FPSO保有・貸船事業に出資・参画することを決定いたしました。住友商事(株)、日揮(株)及び(株)日本政策投資銀行と共同で、マレーシアの海洋事業サービス会社のYINSON社が保有・操業するFPSOに出資いたします。本FPSOはイタリア大手石油会社ENI社傘下のエネルギー資源開発・生産会社に貸し出され、ガーナ沖鉦区にて本年5月から原油生産を開始、2018年中頃にはガーナ国内向け天然ガス生産開始も予定されています。本事業でのノウハウを蓄積し、今後堅調に増加が見込まれる大水深での石油・ガス生産事業の需要拡大に対応してまいります。

環境に配慮した次代の事業育成

CO₂やSO_x（硫黄酸化物）・NO_x（窒素酸化物）の排出規制など、環境に配慮した事業運営を今後の重要課題と捉えています。2015年、当社は2050年に向けた環境保全に関する長期指針「K LINE 環境ビジョン2050」を発表し、さまざまな取り組みを行うこととしていますが、LNGやLPGなどを船舶燃料として扱う燃料事業への進出も検討しています。グループ会社である川崎近海汽船(株)の運航するフェリーを対象に日本初のLNG燃料フェリー就航に向けて共同検討を開始いたしました。ほかにも自動車運搬船やタグボートなどの推進機関のLNG燃料化対応及びLNG燃料供給に関する検討を開始しており、次代の中核事業の一つと位置付けて取り組むとともに、グループを挙げてCO₂排出量削減に努め、環境に配慮した事業展開を推進してまいります。

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 (飯野ビルディング) |
| 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 | 149 |
| 共有船 | 17 |
| 備船 | 360 |
| 合計 | 526 |

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 | 210,164 | 22.41 |
| CGML PB CLIENT ACCOUNT/COLLATERAL | 76,133 | 8.12 |
| エムエルアイ フォー クライアント ジェネラル ノントリーティーピービー | 52,155 | 5.56 |
| 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 | 33,923 | 3.61 |
| 日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口) | 30,123 | 3.21 |
| 日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口) | 28,759 | 3.06 |
| 今治造船株式会社 | 28,300 | 3.01 |
| JFEスチール株式会社 | 28,174 | 3.00 |
| 損害保険ジャパン日本興亜株式会社 | 19,107 | 2.03 |
| 株式会社みずほ銀行 | 18,688 | 1.99 |

(注) 持株比率は自己株式(1,935,983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 | 2,000,000,000株 |
| 発行済株式の総数 | 939,382,298株 |
| 株主数 | 31,154名 |

従業員の状況

| | |
|------|--------|
| 従業員数 | 7,834名 |
|------|--------|

参考(単体)

| | |
|------|------|
| 運航船腹 | 414隻 |
| 従業員数 | 734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 | 鈴木 俊幸 青木 宏道 山内 剛 |
| 取締役 常務執行役員 | 明珍 幸一 | |
| 取締役 | | ☆岡部 聰 ☆田中 誠一 ☆細溝 清史 |
| | 監査役 | 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 二瓶 晴郷 |
| | 常務執行役員 | 針谷 雄彦 浅野 敦男 鳥山 幸夫 坂本 憲司 園部 恭也 中川 豊 三崎 晃 石田 信夫 荒井 邦彦 河野 修三 |
| 執行役員 | | 新井 真 木戸 貴文 新井 大介 綾 清隆 小樽 慎吾 中野 豊久 横山 信之 大川 智之 |

(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。 |

単元株式数の変更及び株式併合について

当社は2017年10月1日をもって、単元株式数の変更及び株式併合を実施いたしました。

① 単元株式数の変更

(1) 変更の内容

単元株式数を1,000株から100株に変更いたしました。

(2) 変更の理由

東京証券取引所を含む全国証券取引所が、2018年10月1日までにすべての国内上場会社の売買単位(単元株式数)を100株単位に統一することを推進しています。当社では、全国証券取引所の示す趣旨を踏まえ、単元株式数を変更いたしました。

② 株式併合

(1) 株式併合の目的

単元株式数を100株に変更するにあたり、変更後においても当社株式の売買単位当たりの価格水準を維持し、また各株主様の議決権数に変更が生じないことを目的として併合を行いました。

(2) 株式併合の内容

2017年10月1日をもって、同年9月30日(実質上9月29日)の最終の株主名簿に記載された株主様が所有されている普通株式について、10株を1株の割合で併合いたしました。

(3) 株式併合による影響

株式併合により、発行済株式総数が10分の1に減少いたしました。純資産等は変動しませんので、1株当たりの純資産額は10倍となり、株式市況の変動など他の要因を除けば、当社株式の資産価値に変動はありません。

(4) 1株未満の端数が生じた場合の処理

株式併合の結果、1株に満たない端数が生じた場合には、会社法第235条の定めに従い、当社が一括して処分し、その処分代金を端数が生じた株主様に対して、端数の割合に応じて分配いたします。対象となる株主様には「端数株処分代金のご案内」を2017年11月20日に発送いたしました。



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)

TEL: 03-3595-5061

<http://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。

