

“K” LINE

川崎汽船株式会社®



 Value



株主通信

第149期

第2四半期報告書

2016.4.1 ▶ 9.30

安定性と競争力の 確保に取り組み、構造 改革を進めています。

代表取締役社長 村上英三



1 上期を振り返って

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。

さて、上期の世界経済は、一時混乱した国際金融市場が落ち着きを見せ、緩やかな景気の回復基調が続きましたが、米国を除き、政治・経済面での不確実性の高まりを背景に力強さを欠く状況となりました。海運業を取りまく事業環境は、海上荷動きは緩やかに回復を見せ始めたものの、船腹供給圧力が強く、船腹需給バランスの改善には至らず、大手競合コンテナ船社の経営問題が生じるなど、想定を超える厳しい市況が続きました。減速運航をはじめとする運航コストの削減努力も及ばず、残念ながら上期は、

前期決算発表時及び第1四半期決算発表時に開示しました業績予想よりも大きな営業損失、経常損失及び親会社株主に帰属する四半期純損失を計上することとなりました。各事業セグメントの状況については、6ページから8ページに記載のとおりです。

2 下期の見通しについて

下期の世界経済は、中国をはじめとするアジア新興国や資源国等の景気の下振れリスクに加え、英国のEU離脱問題に伴う先行き不透明感や欧州の地政学的リスクが根強く残ることから、先進国において慎重な姿勢が強まり、成長ペースの鈍化が懸念されます。

このような事業環境のもと、コンテナ船事業においては、北米航路では堅調な需要の拡大が見込まれ、欧州航路では市況の一部に底打ち感が見られますが、依然として船腹需給アンバランスにより厳しい市況が継続するものと予想しています。当社は、需給の変動に合わせたアライアンス規模での配船調整、冷凍冷蔵貨物を含めた高収益貨物の獲得強化を行うとともに、空コンテナ在庫・回送費最適化をはじめとした、より一層のきめ細かなコスト削減活動等を通じて、収支改善に努めます。

ドライバルク事業では、海上輸送需要は微増が続く一方で、世界的な余剰船腹の調整には時間を要するものと予想していますが、引き続き運航効率の改善に取り組むとともに、中・小型船を中心に運航船腹を縮小するなど構造改革を進めることでコスト競争力を確保し、市況の

影響を受けにくい収益構造の強化に努めます。

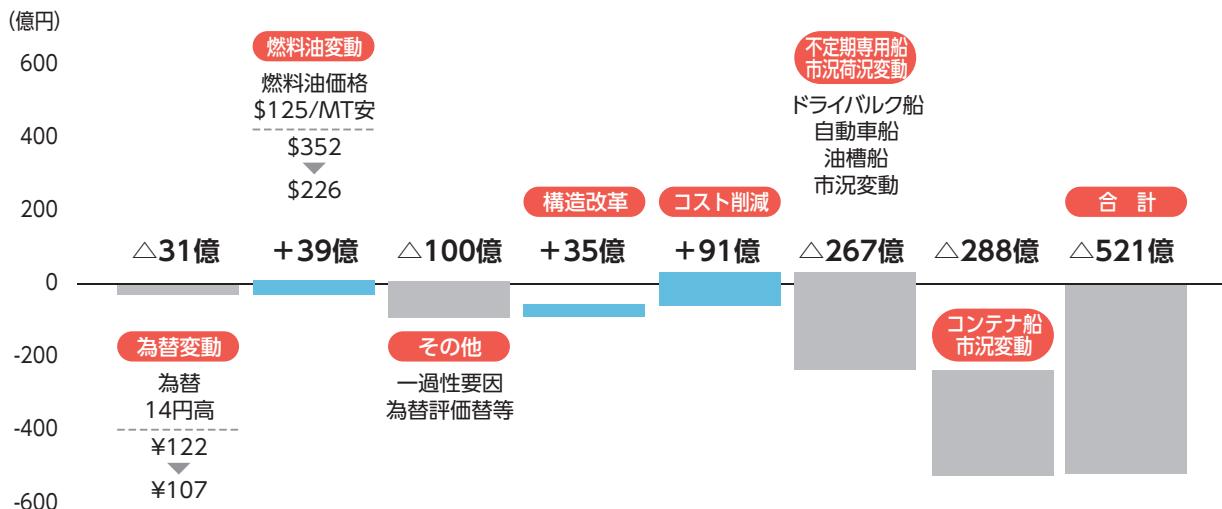
自動車船事業では、トレード構造の変化に対応し、東南アジア諸国出し及び大西洋域内等の事業基盤の強化を継続するとともに、順次竣工する重建機類・鉄道車両等の積載能力向上に対応し省燃費性能を追求した次世代大型船を最大限に活用して、収益基盤の拡充に努めます。

エネルギー資源輸送事業においては、LNG船、大型原油船、LPG船とともに、中長期の備船契約のもとで安定収益の確保を進めます。

海洋資源開発事業・重量物船事業の市況は、引き続き原油価格低迷の影響を受け、回復に今しばらく時間を要する見込みですが、効率的配船等により収支改善に努めます。

物流事業、近海・内航事業については積極的な営業展開を図ります。

前期上期比較 (2015年度比) 経常損益の変動要因 +160億円→△361億円





以上のとおり船腹の供給圧力が強く、本格的な市況回復には時間を要する見込みであるなか、構造改革を計画どおり実施するとともに更なるコスト削減や合理化により収支改善に努めてまいります。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開示した内容を下回る数値を予想しています。

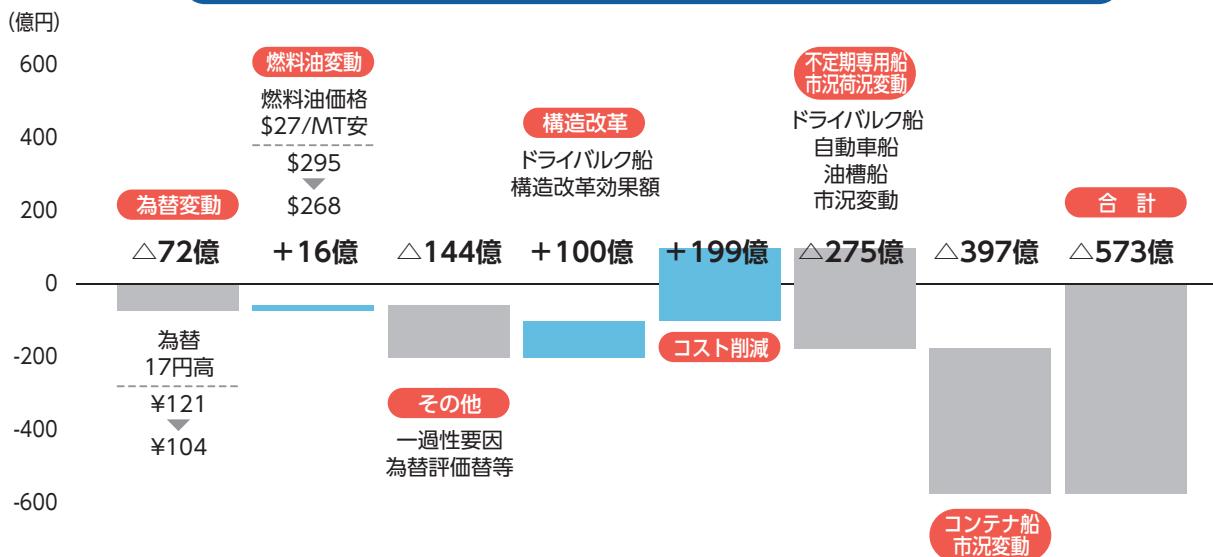
3 定期コンテナ船事業の統合について

本年10月31日に発表しましたとおり、当社は持続的かつ安定的な成長により企業価値の向上を目指すため、日本郵船株式会社、株式会社商船三井とコンテナ船事業の統合を行うことを決定いたしました。今後、2017年7月の合弁会社設立、2018年4月のサービス開始に向けて、3社共同で準備を進めてまいります。

4 中期経営計画について

当社は本年4月、事業環境の構造的変化を受けて中期経営計画を見直し、「**Value for our Next Century – Action for Future –**」を策定しました。「財務体質強化に

前期通期比較(2015年度比) 経常損益の変動要因 +33億円→△540億円



よる『安定性』の確保]に加えて「構造改革による『競争力』の確保」を重要課題として企業価値向上に取り組むものですが、先に述べましたとおり、コンテナ船事業の統合を決定したことも踏まえ、今般、中期経営計画を再度見直すことにいたしました。新たな中期経営計画は、コンテナ船をはじめとする市況低迷に対応した追加対策に加え、コンテナ船事業統合後を見据えた各事業の戦略を織り込んだうえで、本年度中に公表する予定です。

5 株主還元について

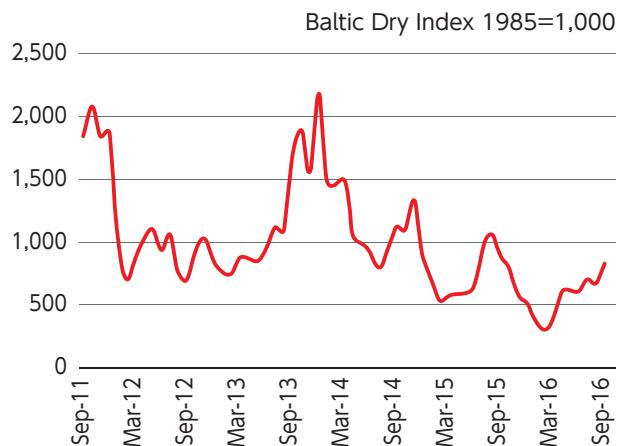
当社は経営計画の主要課題である持続的成長のための設備投資等への充たや、企業体質の充実・強化のために必要な内部留保の確保等を勘案しつつ安定的な配当を

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づけています。

しかしながら、当期は親会社株主に帰属する当期純損失を見込むなか、財務体質の改善を喫緊の課題ととらえ、遺憾ながら当期の中間配当は無配とし、期末配当についても無配の予定とさせていただきます。

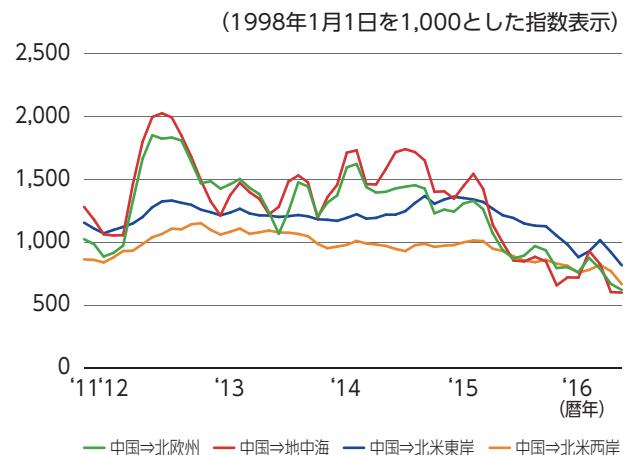
株主の皆さまには誠に申し訳なく存じますが、ご理解のほどお願い申し上げます。今後とも川崎汽船グループ企業の役職員一丸となって、早期の復配に向けた業績回復と中長期的な企業価値の向上に努めてまいりますので、何卒ご支援ご鞭撻を賜りたく、よろしくお願い申し上げます。

ドライバルク市況 (Baltic Dry Index)



期間：2011/9～2016/9

コンテナ中国発欧米向け運賃市況推移



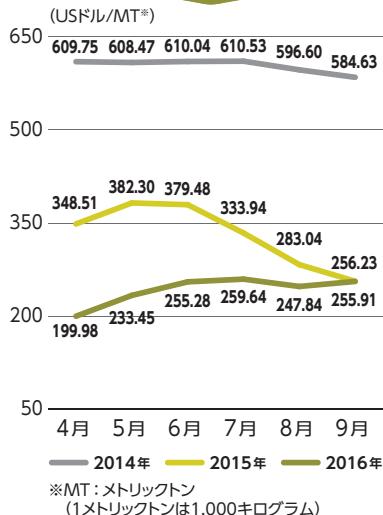
出典：Shanghai Shipping Exchange

船腹需給バランスの悪化による市況の低迷に対し、当社グループでは構造改革による船腹削減など、収支改善に取り組みましたが、業績は前年同期比で悪化しました。

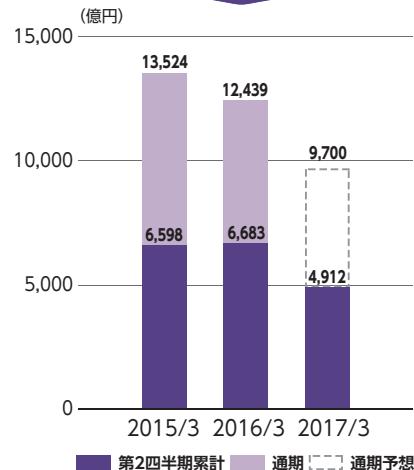
為替推移



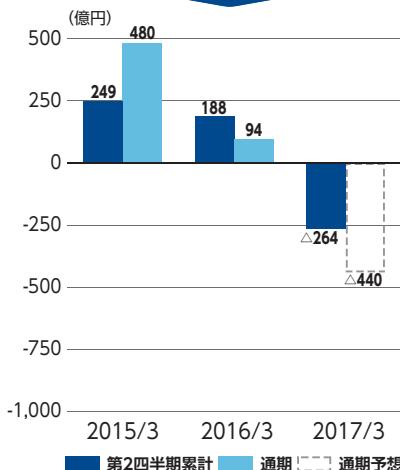
燃料油価格推移



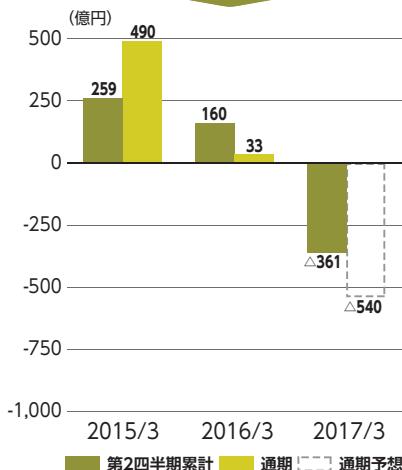
連結売上高



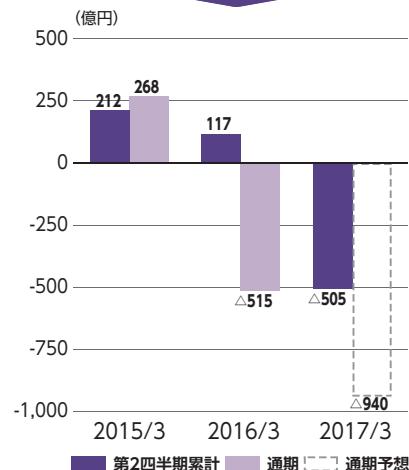
連結営業損益



連結経常損益



親会社株主に帰属する当期(四半期)純損益

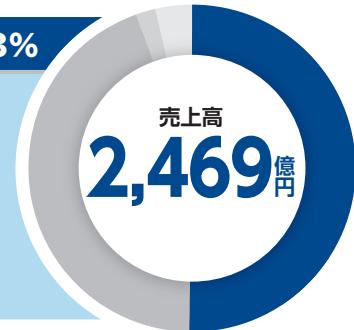


コンテナ船セグメント

売上高構成比 50.3%

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

積高は、北米航路では前年同期比約2%、南北航路で約6%の増加。一方、欧州航路では約1%、アジア航路で約5%減少した結果、グループ全体では前年同期比約1%増加。運賃市況は、欧州・南北航路で回復の兆しが見られるものの、船腹需給バランスの悪化により前年を下回り、前年同期比で減収となり損失を計上。



物流

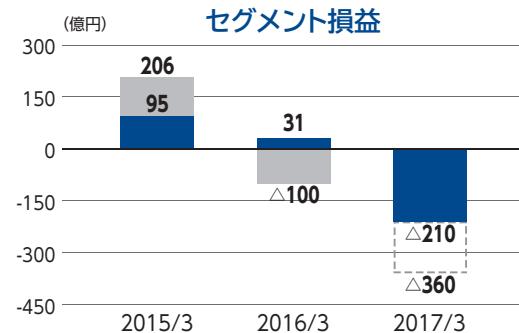
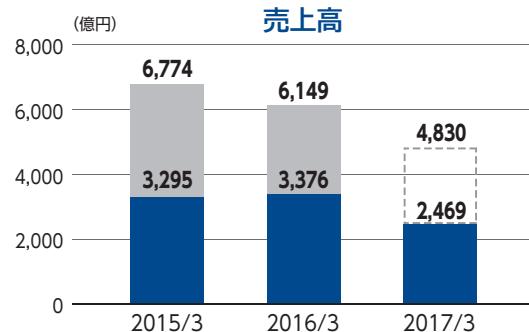
国内物流需要は弱含みで推移。国際物流は日本発の航空貨物の取扱量が堅調に推移したものの、円高の影響もあり事業全体の業績は前年同期比で減収減益。



通期の見通し

依然として船腹需給アンバランスにより厳しい市況が継続する見込み。需給の変動に合わせた配船調整、高収益貨物の獲得強化とともに、きめ細かなコスト削減により収益改善に努める。

■ 第2四半期累計 ■ 通期 □□ 通期予想



不定期専用船セグメント

売上高構成比 44.3%

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

売上高
2,177 億円

当第2四半期累計期間の概況

ドライバルク

大型船、中小型船ともに船腹需給ギャップの大幅改善には至らず市況は低迷。構造改革の実施と運航コストの節減、効率的配船に努めたものの、前年同期比で減収、損失を計上。



エネルギー資源輸送

LNG船、大型原油船、LPG船は、中長期の期間備船契約は順調に稼働したものの、市況の軟化に伴い、エネルギー資源輸送全体では前年同期比で減収減益。



自動車船

資源国向け貨物の減少等により総輸送台数は前年同期比約6%減少。配船・運航効率の改善に継続的に取り組んだものの、前年同期比で減収減益。



近海・内航

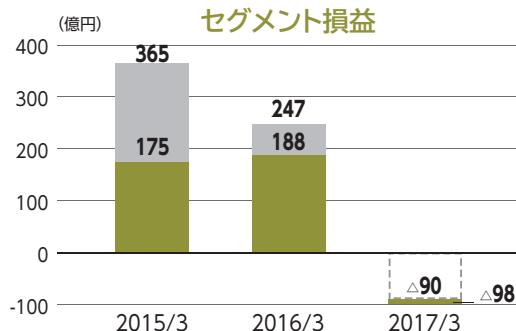
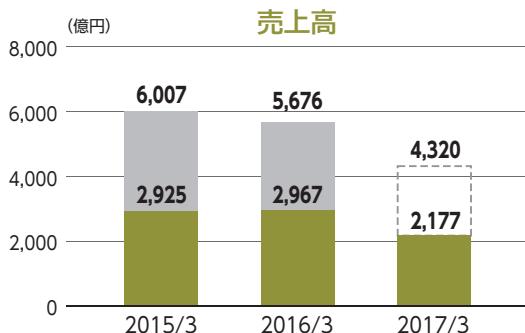
近海・内航は、台風の影響もあり輸送量は前年同期を下回る結果に。加えて近海船での一層の市況低迷により、前年同期比で減収減益。



通期の見通し

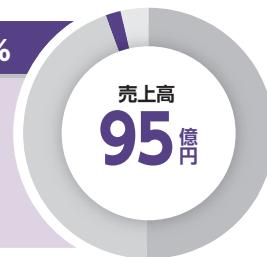
ドライバルクは、世界的な余剰船腹の調整にしばらく時間を要する見込み。自動車船では、次世代大型船を最大限に活用して収益基盤を強化。エネルギー資源輸送は、中長期備船契約のもと、安定収益確保に努める。

■ 第2四半期累計 ■ 通期 □□ 通期予想



海洋資源開発及び重量物船セグメント

売上高構成比 1.9%



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、最大で2,000トンの吊り上げ能力を持つクレーンを備えた船で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

海洋掘削船は順調に稼働、長期安定収益確保に貢献したものの、オフショア支援船は原油価格低迷に起因する海洋開発停滞により軟調な市況が継続。前年同期比で減収となるも、海外子会社の外貨建て債務の為替評価益により損失は縮小。

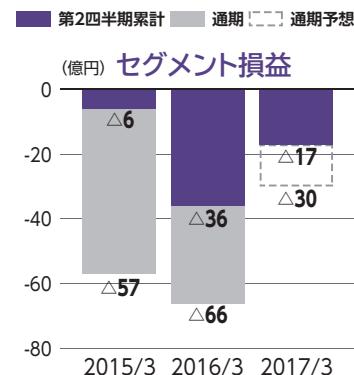
重量物船

前年同期と比べて市況は弱含みで推移したものの、フリート縮小によるコスト削減により、前年同期比減収ながら損失は縮小。



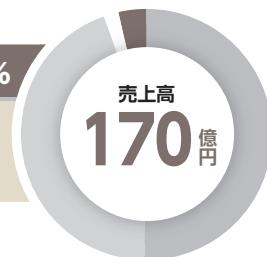
通期の見通し

市況は引き続き原油価格の影響を受け、回復には時間を要する見込み。



その他

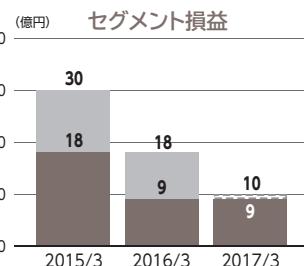
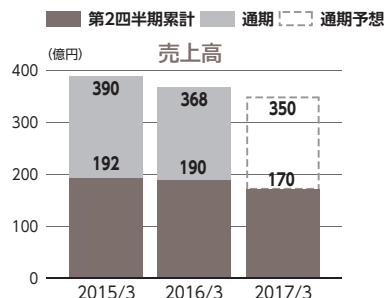
売上高構成比 3.5%



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。



企業理念

グローバルに信頼される **K**

海運業を母体とする総合物流企業グループとして、人々の豊かな暮らしに貢献します。
私たちは、どのような場合においても自らの存在理由を認識して事業活動を行ってまいります。

K Value

“K” LINEグループ

コーポレートガバナンス

企業理念・ビジョン

“K” LINEグループ
企業行動憲章

環境ビジョン2050
グループ環境憲章

中期経営計画

K Value for our Next Century
- Action for Future -

“K”の風
～企業風土改善活動～

CSR基本方針
「事業活動の影響に対する配慮」
「新たな価値の創出」

VISION

“K” LINEグループが目指す姿

川崎汽船は、企業価値の向上を目指したグループ独自のシンボルとして **K Value** を掲げました。
私たちは事業活動を通じて **K Value** を高め、グローバルに信頼される総合物流グループを目指しています。



VISION 1

安全で最適なサービスの提供 >> 社会への貢献

VISION 2

公正な事業活動 >> 社会からの信頼

VISION 3

変革への飽くなきチャレンジ >> 新たな価値の創造

VISION 4

人間性の尊重 >> 個性と多様性を尊重する企業風土

人間性の尊重をビジョンの一つに掲げる“K” LINEグループは、「川崎汽船グループ企業行動憲章」の中で、国内外を問わず人権を尊重すること、そしてグループ社員の人格、個性及び多様性を尊重することを謳っています。また、グローバルな競争環境の中で、市場の多様なニーズに対応し持続的に成長していくうえで不可欠な組織・人材の多様性を確保するために、性別や国籍を問わずさまざまな人材が活躍できる職場環境の整備を推進しています。



企業価値の向上を目指して



川崎汽船は、豊かな暮らしに貢献する使命を改めて明らかにするため、新たな企業理念とビジョンを定めるとともに、ファンネルマークを使用したグループ独自の企業価値を表すシンボル **K Value** (ケイラインバリュー) を掲げ、企業価値の向上を目指しています。

組織文化の維持・強化を目指して ~企業風土改善活動「K」の風~

川崎汽船は90年以上にわたり幾多の経営環境の激変を乗り越えてきました。その原動力となったのが、「K」ラインスピリットです。自主独立・自由闊達・進取の気象という言葉で表現される「K」ラインスピリットを十分に発揮するための土台となるものとして、風通しの良い職場の実現とその維持・強化を目指しています。



コンテナ船事業戦略グループ
資産管理チーム チーム長

牛坊 洋介
(ごぼう ようすけ)

話しやすい雰囲気づくりを

業務にはチーム内の円滑なコミュニケーションが不可欠ですが、そのためにまず自分自身が、話しかけにくい印象を相手に与えることの無いように気をつけ、何でも話せて気持ち良く仕事ができる雰囲気づくりに留意しています。

また、チーム員から報告や相談を受ける際も、自らの意見やアドバイスを一方的に話さず、まずは相手の話を最後までしっかり聞き、その内容や考えを理解するよう心掛けています。



バルクキャリアグループ
鋼材チーム

佐藤 聡一郎
(さとう そういちろう)

受け入れることから始める相互理解

上司への報告の際、当事者以外は把握しづらいディテール部分まで理解できるように説明することを中堅社員として若手にアドバイスすることもあります。管理職と若手社員の関係は良好だと思いますが、自分のアドバイスやフォローで、そのコミュニケーションがさらに円滑になれば嬉しいと思います。

社内外でさまざまな人と接することから、人それぞれの考え方に基づく意見を受け入れ、それに見合う意見や提案ができるように心掛けています。



関連事業推進グループ
関連事業推進第一チーム

朱 真
(ジュ ジェン)

挑む姿勢に込められる組織

社員の個性を尊重してくれる会社という説明を受け、入社を希望しました。入社後の早い時期に、責任ある立場で仕事を任せてもらえ、海運業という歴史のある業界の中で川崎汽船には、社員の意欲には必ずチャンスを与えてくれる企業風土があると感じています。

現在はグループ会社と連携した事業を展開する業務に携わっていますが、各社が持つノウハウを集約して、ビジネスに役立てるためにも、機敏な行動力と時代に応じた発想力は不可欠だと考えています。



海人事材グループ
人事チーム

木下 弘也
(きのした ひろや)

安全運航に寄与する「風」

運航中の船舶では上長の指示が絶対的なものと思われがちですが、当社では船内であっても意見や提案をしやすい環境にあります。入社して間もない頃、船内のミーティングで配付された手順書に対して私が意見を述べたところ、それが採用されて手順書が修正されたことがありました。良い意見や提案があれば、それが誰からのものであると積極的に採用していく風通しの良さは、船員同士の信頼関係を強くするとともに、船舶の安全運航という私たちの最も重要な責務にも大きく寄与していると思います。

青く美しい海を次世代につなぐために ~“K” LINE 環境ビジョン2050~

川崎汽船グループは、海運業を母体とする総合物流グループとして、人々の豊かな暮らしに貢献するとともに、青く美しい海を次の世代につなぎ、持続可能な社会の実現に寄与するため、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」を掲げています。

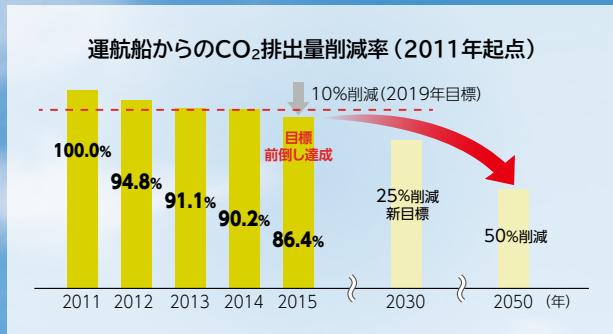


油濁事故による「海洋汚染・生態系破壊」、船舶の運航に欠かすことのできない「エネルギー資源」、それがもたらす「地球温暖化」及び「大気汚染」を重要テーマととらえ、2050年に向けて川崎汽船グループが地球環境問題と向き合う姿を明確にし、具体的な取組みを推進しています。

2019年に向けたCO₂排出量の削減目標を前倒して大幅クリア

「K” LINE 環境ビジョン2050」の中で、国際海事機関(IMO)で定められたエネルギー効率運航指標(EEOI[※])について、創立100周年となる2019年までに2011年比で10%削減する目標をマイルストーンの一つとして掲げましたが、船舶の省エネ化や減速運航、最適な運航管理等をより徹底した結果、初年度である2015年中にこの目標を大きくクリアする13.6%の削減率を達成することができました。これを受け、「K” LINE 環境ビジョン2050」で定めた2050年のゴールである「CO₂排出量半減」へ向けて、「2030年までにCO₂排出量25%減(2011年比)」という新たな中間目標を設定しました。今後は最新省エネ船の建造や液化天然ガス(LNG)をはじめとするエネルギー多様化への挑戦に加えて、運航ビッグデータを活用して各船のパフォーマンスをオフィスでリアルタイムにチェックできるモニタリングツール等の導入やこれらを管理するエネルギーマネジメントシステムの構築等ソフト面でも効率運航を追求し、新たな目標の達成を目指します。

※Energy Efficiency Operational Indicator: 1トンの貨物を1マイル(1,852m)輸送する際に運航船から排出されるCO₂のグラム数



“DRIVE GREEN HIGHWAY”竣工で環境負荷低減を加速

2016年2月には、究極の環境負荷低減と省エネを追求した7,500台積み自動車運搬船“DRIVE GREEN HIGHWAY”が竣工しました。本船は、世界初となる水混合燃料と排ガス再循環装置を組み合わせる窒素酸化物(NOx)の排出削減と燃費低減を同時に実現する新開発エンジンや、硫黄酸化物(SOx)を海水又は清水で浄化するスクラバーなど最先端の環境機器を搭載しています。ほかにも、船舶向けでは世界最大級を誇る太陽光パネル912枚(発電容量150kW)の設置と貨物スペースの照明にLEDを採用したことで照明用電力を再生可能エネルギーで賄っています。まさに環境対応技術の集大成ともいえる本船は従来の大型船に比べ、輸送車両1台当たりのCO₂排出量を25%以上、NOxを50%以上、SOxを90%以上削減することを可能にしています。川崎汽船グループは、本船を次世代環境対応フラッグシップとし、2050年に向けた環境保全の取組みをさらに加速してまいります。



TOPICS 1

「K」LINE Group環境アワード2016」表彰を実施

川崎汽船グループでは、「K」LINE 環境ビジョン2050」で策定されたゴールに向けてすべての役職員、乗組員が環境保全・生物多様性保全に努め、持続可能な事業活動に資する環境活動を表彰するため、「K」LINE Group環境アワード」を2015年に創設しました。2回目となる本年は昨年を上回る多くの応募があり、国内外グループ各社の環境活動を、「独創性」、「難易度」、「環境貢献度」、「継続性」及び「波及性」の視点から点数化し、さらに定性的な面も考慮しながら審査した結果、優秀賞1件(ケイラインロジスティクス株式会社「文書の電子保管によるCO₂削減」*)と特別賞7件を選定し、表彰しました。

川崎汽船グループは、これからも環境保全に関するさまざまな取組みを通じ、2050年、さらにその先の未来の子供たちにも、この青く美しい海をつなぐとともに、当社企業理念である人々の豊かな暮らしの実現に貢献してまいります。

※文書を電子保管する全社横断的な「文書管理システム」を構築。文書の保管スペースや配送回数の削減を実現した。また、その効果をCO₂換算で見える化し、各拠点で共有している。



TOPICS 2

地元の小中学生を対象に船の見学会を全国各地で開催

当社は本年7月から10月にかけて、将来を担う子供たちに海運や船員の仕事を知ってもらい、日ごろお世話になっている地域に貢献するため、小学生を対象に船の見学会を全国各地*で開催しました。本見学会では、各地の荷主企業、造船所、船主及び自治体等のご後援・ご協力をいただきました。

本見学会を通して、子供たちが物流の現場を間近に見ることで各地の産業を身近に感じるとともに、海運とのつながりにも興味や親しみを持ってもらえたのではないのでしょうか。今回の見学会が子供たちの素敵な思い出となり、これをきっかけに将来、海運業界や船員を目指す子供たちが一人でも増えることを願っています。当社はこうした活動を通じて、海運の重要性や魅力を広くお伝えできるよう、今後とも取り組んでまいります。

※開催地：香川県坂出市、愛知県豊橋市、兵庫県神戸市、山口県下松市、京都府舞鶴市、愛媛県今治市



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	156
共有船	17
備船	379
合計	552

大株主(上位10名)

株主名	持株数(千株)	持株比率(%)
ロイヤルバンクオブカナダトラストカンパニー (ケイマン)リミテッド	204,491	21.81
CGML PB CLIENT ACCOUNT/COLLATERAL	51,952	5.54
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	51,526	5.49
日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口)	35,595	3.79
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
JFEスチール株式会社	28,174	3.00
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口)	27,205	2.90
チェース マンハッタン バンク ジーティーエス クライアント アカウント エスクロウ	20,497	2.18
今治造船株式会社	19,483	2.07
損害保険ジャパン日本興亜株式会社	19,107	2.03

(注) 持株比率は自己株式(1,910,876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
発行済株式総数	939,382,298株
株主数	39,571名

従業員の状況

従業員数	7,948名
------	--------

参考(単体)

運航船腹	430隻
従業員数	729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		☆数中 三十二 ☆岡部 聰 ☆田中 誠一	
	監査役	監査役(常勤)	吉田 圭介 二瓶 晴郷
		監査役	☆林 敏和 ☆志賀 こず江
執行役員	専務執行役員	今泉 一隆 門野 英二	
	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 平岡 亜古 木戸 貴文 新井 大介 綾 清隆 小樽 慎吾 中野 豊久 横山 信之	

(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。

単元未満株式(1,000株に満たない株式)の 買取請求・買増請求について

1,000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(1,000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999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(1,000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。