

K “K” LINE

川崎汽船株式会社®

川崎汽船株式会社
第148期 中間報告書

2015年4月1日～9月30日



2019年に創立100周年を迎えます

次の100年に向けて、私たちは

“K” LINEの事業は、グローバルに大きく舵を切りました。
次の100年に向けて、グループ理念・ビジョンを見直しました。

グループ理念

～ グローバルに信頼される区 ～

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。

ビジョン

“K” LINEグループが目指す姿

- ・安全で最適なサービス提供(社会への貢献)
- ・公正な事業活動(社会からの信頼)
- ・変革への飽くなきチャレンジ(新たな価値の創造)
- ・人間性の尊重(個性と多様性を尊重する企業風土)

1970



第十とよた丸就航

わが国初の自動車専用船として就航(2,000台積み)。

1986



ダブル・スタック・トレイン(DST)導入

邦船初のDST導入。コンテナ二段積み列車を導入し、米国内陸地点までの輸送が可能に。

1969



自営ターミナル開設

わが国初の船社自営ターミナルを大阪港(南港)に開設。

1983



LNG船 尾州丸就航

日本郵船、商船三井と共同で3隻のLNG船を発注。1回の航海で17万世帯が年間に使用するLNGを積載。

1968



ごうるでん げいと ぶりっじ(初代)就航

当社初のフルコンテナ船として就航。グローバルキャリアとして大きく踏み出す。

1973



ゆうろびあん はいうえい就航

当時世界最大の4,200台積み。当社が自動車専用船の大型化の口火を切る。

1919



川崎汽船創立

発起人は川崎造船所(現川崎重工業)の初代社長松方幸次郎。

1937

初の配当

1919 1925 1930 1935 1940 1945 1950 1955 1960 1965 1970

動き出しました。



1999



アフラマックスタンカー Rainbow River 就航

当社初のダブルハル船。二重船殻構造で、船体の強度を高め、原油流失汚染を防止。03年にすべてのタンカーをダブルハル化。

1994



電力炭専用船 Corona Ace (初代) 就航

電力会社向けの石炭輸送に特化した幅広浅喫水船。航路・港湾の特性に合う高効率船として開発されたコロナシリーズの先駆け。

1993



Blue Ridge Highway (初代) 就航

バス、トラック、重量車両など多様な車両輸送ニーズに対応できる構造を新たに採用。

2007



オフショア支援船事業参入

ノルウェーのK LINE OFFSHORE AS社を通じて、拡大する海洋エネルギー開発を支援する、オフショア支援船事業に参入。

2007



重量物船事業再参入

エネルギー需要の高まりにより、エネルギー産業やインフラ関連の大型貨物を主に輸送する事業に再参入。

1975

1980

1985

1990

1995

2000

2005

2010

2015

2017

2019

— 売上高

「安定性」の確保と 「成長性」の強化により、 次の100年に向けた 強固な土台を作ります。

代表取締役社長 村上英三



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、当社は創立100周年となる2019年度に向けて、本年4月から新たな5か年にわたる中期経営計画に取り組んでいます。そのスタートとなった上期における海運業を取りまく事業環境は、原油安に伴う燃料油価格の下落や円安傾向の継続などのプラス要因があった一方、船腹の供給圧力の強まりに荷動きの伸び悩みが重なり需給関係は悪化、厳しい状況となりました。このような環境のなか、当社グループの上期業績は、営業利益で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を上回りましたが、経常利益では為替差損等により残念ながら予想を下回る結果となりました。各事業セグメントの状況については、9ページから11ページに記載のとおりです。

下期の見通しについて

下期の世界経済は、米国をはじめとする先進国において引き続き緩やかな成長が見込まれます。しかし、原油安の効果享受する国がある一方で、資源価格下落に伴う新興国の景気減退、過剰設備の調整が進む中国経済の減速、欧州における難民問題の影響など不透明感が残ります。

このような事業環境のもと、コンテナ船事業では、年頭に集中した新造大型コンテナ船の就航に伴い船腹需給は緩みました。運賃市況は、今後徐々に修復へと向かうものの本格的な回復には今しばらく時間がかかるものと予想しています。東西航路におけるアライアンス効果の最大化、最新省エネ技術対応の14,000TEU型新造大型船5隻の代替投入によるコスト競争力強化、冷凍冷蔵貨物など高収益貨物への取組み、そして需要に即した減便・合理化などを進めることで収支改善に努めます。

ドライバルク事業においても、需給バランスの回復には

しばらく時間を要する見込みですが、引き続き効率的配船や運航コスト削減などに加えて余剰船腹の処分にも取り組みます。

自動車船事業では、順次竣工する重建機類・鉄道車両などの積載能力向上に対応した次世代省燃費大型船を最大限に活用し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、既存安定収益に加え、市況回復・効率的配船による収支改善を見込んでいます。

海洋資源開発事業・重量物船事業の市況は原油安とそれに伴う海洋資源開発の減速の影響を引き続き受ける見通しですが、近海・内航事業については堅調な需要を背景に営業展開を図ります。

全体としては厳しい事業環境が続くものと見込まれますので、通期での営業利益、経常利益及び当期純利益（親会社株主に帰属する当期純利益）については前回発表数値を下方修正することとしました。

なお、株主の皆さまもご承知のとおり、本年6月からコーポレートガバナンス・コードが各証券取引所の上場規則に定められました。本コードで開示すべきとされている事項につきましては、当社でも近日中に開示いたします。

来期以降の取組みについて

来期以降の見通しにつきましては、すでに開示しておりますとおり、14,000TEU型コンテナ船や7,500台積み自動車船が今後も順次竣工予定であり、これらの最新省エネ技術を備えた新造船等による輸送コスト削減により、更なる競争力をつけてまいります。また、

昨年度末から上期にかけて新たにLPG船定期傭船契約を締結し、2017年と2018年に新造LPG船2隻が竣工予定です。LNG船につきましても、当社グループが現時点で関与する43隻から、長期定期傭船契約を上期に締結したBP Group向け新造LNG船2隻を含めすでに7隻の新規契約を積み上げて50隻としていますが、これを2019年度末までに61隻にすることを目標に営業活動を進めています。これらの取組みにより、安定収益基盤の強化を図るとともに、成長戦略への投資を進め、将来に向けた企業体質の強化、充実を進めていく所存です。

なお、安定収益源の一つとして拡充に取り組む物流事業におけるベトナムでの冷凍冷蔵倉庫事業合弁会社設立と、自動車船事業の新造船竣工に関するトピックスを12ページに記載しておりますので、ご覧ください。

新中期経営計画について

2019年4月に創立100周年を迎える当社グループは、持続的成長と企業価値の向上を通じて世界の人々の

新中期経営計画 数値目標

	2017年度	2019年度
売上高	1兆4,000億円	1兆5,000億円
経常利益	600億円	850億円
当期純利益	450億円	600億円以上
ROE	8-9%	10%以上
自己資本比率	40%	40%

新中期経営計画の概要については、特集(P7-8)をご覧ください。

社長メッセージ

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、次の3つの重要テーマを掲げた新たな中期経営計画「**K** Value for our Next Century」を、本年3月に策定しました。「**K** Value」は「ケイラインバリュー」と読み、当社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です。



1 更なる財務体質の強化による「安定性」の確保

海運事業の不安定な環境は当面継続するものと考えています。そのため、更なる財務体質強化による安定性の確保に取り組みます。

2 「安定性」を基盤とした「成長性」の強化

戦略的投資による成長分野での新たな事業展開と市況ボラティリティへの耐性を高めた安定収益体制の拡充により、安定性と成長性のバランスを重視した事業運営を行ってまいります。

3 ステークホルダーとの対話と協働

CSR基本方針として、「事業活動の影響に対する配慮」、「新たな価値の創出」を定め、特に安全運航・環境保全・人材育成に取り組む方針とし、情報開示・発信を強化していきます。

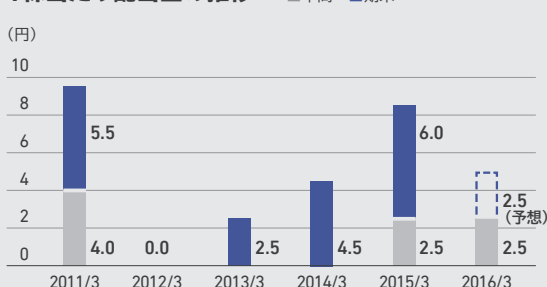
特に、本年3月に定めた当社グループの2050年に向けた環境保全への長期指針「**K** LINE 環境ビジョン2050『青い海を明日へつなぐ』」は、人々の豊かな暮らしを支える基幹産業としての責務を果たすために当社グループが目指すべき方向性を多角的な視点から特定したものです。

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などへの充当や、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、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。新中期経営計画「**K** Value for our Next Century」では、安定性と成長性をバランスよく両立させながら、安定配当を実施することとし、一定利益水準を超える部分に対しての総還元を目指すこととしています。当期の配当につきましては、この方針に基づき、中間配当金を1株当たり2.5円といたします。また、期末配当金についても2.5円とさせていただきます。

今後もしばらくは厳しい市況が続くものと予想されますが、更なる企業価値の向上により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、引き続きご支援とご鞭撻を賜りますようお願い申し上げます。

1株当たり配当金の推移



当第2四半期累計期間の決算のポイント



POINT 01 コスト削減に努めたもののグループ全体では増収減益

原油安に伴う燃料油価格の下落と円安傾向は継続したものの、船腹の供給圧力の強まりや需要の伸び悩みなどにより需給バランスは悪化し、コンテナ船の海上運賃は下落しました。また、

ドライバルク事業においても市況低迷が継続し、減速運航をはじめとする運航コストの削減に努めましたが、当社グループ全体では前年同期比で増収減益となりました。

POINT 02 コンテナ船事業・ドライバルク事業では市況の低迷により減益

コンテナ船事業では、底堅い米国経済に支えられた北米航路では需要は堅調に推移したものの、欧州・アジア・南北航路では需要が減少し、同航路を中心に平均運賃が下落したため、コンテナ在庫管理強化や減速航行等のコスト削減に取り組みましたが、

前年同期比増収減益となりました。また、ドライバルク事業では、中国の鉄鋼需要停滞や石炭輸送量の減少などにより市況が低迷し、効率的な運航に努めましたが、前年同期比減収減益となりました。

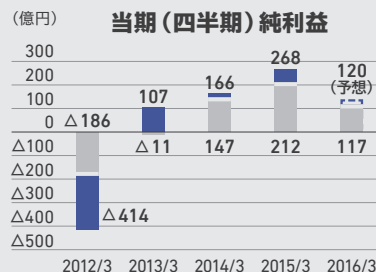
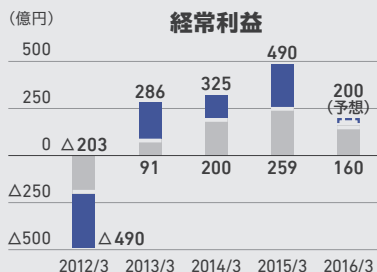
POINT 03 自動車船事業・エネルギー資源輸送事業では増益

自動車船事業では、中国経済減速を背景に北米・欧州出しの輸出台数は伸び悩みましたが、大西洋域内貨物や日本出し中近東・北米向け貨物が下支えし、当社グループ輸送台数は前年比ほぼ横ばい

となり、運航効率向上の取組みもあり、前年同期比増収増益となりました。エネルギー資源輸送事業では、中長期契約による安定稼働と油槽船市況の好調により、前年同期比減収増益となりました。

主要な指標の推移

■ 第2四半期累計 ■ 通期



解説!

新中期経営計画

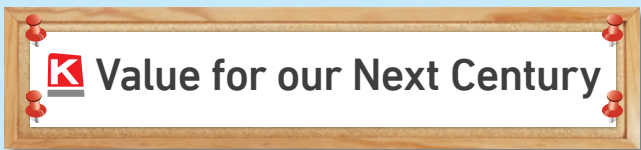
K Value for our Next Century

1

解説

タイトルに込めた思い

当社は2019年に創立100周年を迎えます。この節目に向けて、私たちがやるべきこと、やらなくてはならないこと、そして次の100年に向けてあるべき姿を徹底的に議論しました。この5年間は、次の100年を見据え私たちの価値を創造していく5年。その思いを“**K** Value for our Next Century”に込めました。



2

解説

新中期経営計画の骨子

私たちの事業環境を認識したうえで、次の100年に向けた基盤を作るにあたり、3つの重要テーマを掲げました。

更なる財務体質の強化による「安定性」の確保

- 2017年度での自己資本比率40%と有利子負債削減の継続
- 安定性を維持するために、フリーキャッシュフローの黒字維持、自己資本比率40%・DER80%の維持

「安定性」を基盤とした「成長性」の強化

- リスクを低減した事業ポートフォリオの実現
- 市況ボラティリティへの耐性を高めた安定収益体制の拡充
- 戦略的投資による成長分野での事業拡大

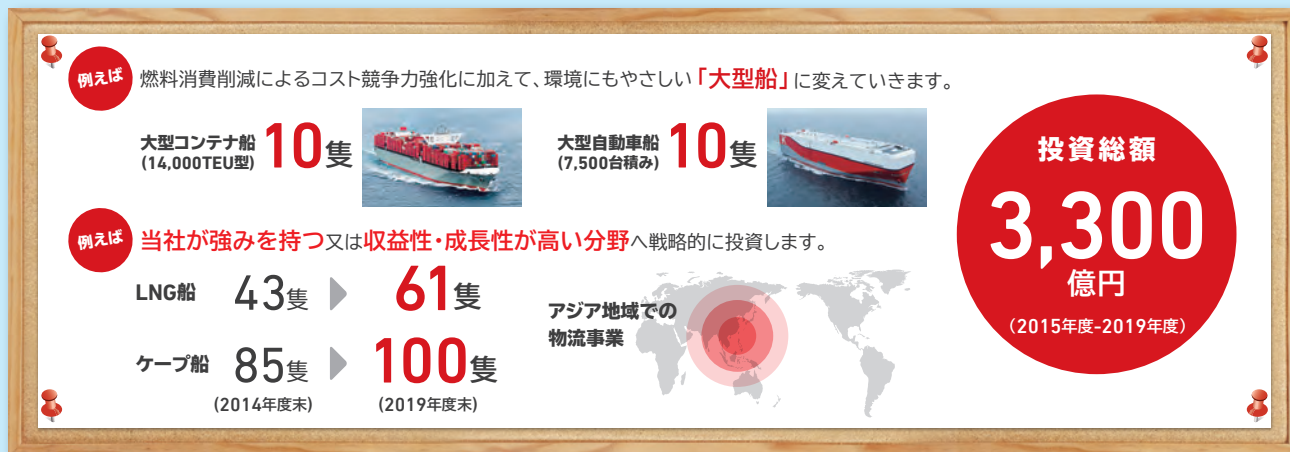
ステークホルダーとの対話と協働 (持続的成長と企業価値向上に向けて)

- 企業の社会的責任遂行によるステークホルダーとの協働
- 安定配当方針による株主還元

2015年3月、私たち“K” LINEグループは新しい中期経営計画を発表しました。
ここでは、株主の皆さまにその概要を分かりやすく説明させていただきます。

解説 3 「安定性」を基盤とした「成長性」の強化って何だ!?

海運業界は為替、燃料油価格、荷動きや運賃市況等のさまざまな外的要因により、業績が大きく影響を受けます。このような環境下でも持続的成長を図るために、コンテナ船や不定期専用船等の各事業分野をバランスよく展開し、長期安定契約の確保を念頭に置きながら、LNG船、ケーブ船、物流等の成長分野への事業拡大を図っていく方針としています。



解説 4 数値目標

3年後の2017年度及び創立100周年を迎える2019年度の主な数値目標は右のとおりです。

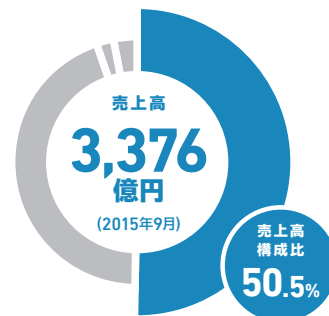
	2014年度(実績)	2017年度	2019年度
売上高	1兆3,524億円	1兆4,000億円	1兆5,000億円
経常利益	490億円	600億円	850億円
当期純利益	268億円	▶ 450億円	▶ 600億円以上
ROE	6.5%	8-9%	10%以上
自己資本比率	36%	40%	40%

事業概況

コンテナ船セグメント

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や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、北米航路では堅調に推移し往復航全体で前年同期比約6%増。欧州、アジア、南北航路は荷動き低迷により10%超減少し、グループ全体では前年同期比で約6%減少。運賃市況は需給の悪化によりドルベースで下落し減益。売上高は円安により増収。

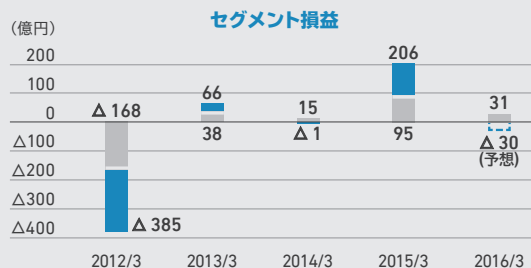
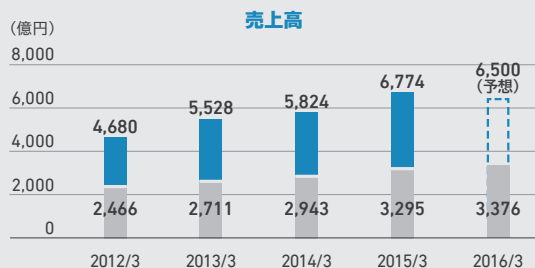


物流

国内及び国際物流ともに堅調に推移し、航空貨物は、日本出し航空輸出貨物の取扱量が減少したが、事業全体の業績は前年同期比で横ばい。

通期の見通し

各社の新造大型コンテナ船の就航による船腹供給の過剰が続き、運賃市況の本格的な回復には今しばらく時間がかかると予想。合理化を進め収支改善に努める。

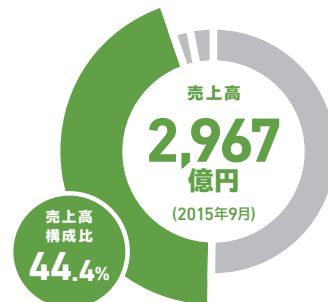


■ 第2四半期累計 ■ 通期

不定期専用船セグメント

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ばら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



当第2四半期累計期間の概況



ドライバルク

大型船中・小型船ともに市況は低迷。期を通じて運航コストの削減を行い、効率的配船に努めたものの、前年同期比で減収減益。



自動車船

総輸送台数は前年同期比ほぼ横ばい。配船・運航効率の改善に取り組み、前年同期比で増収増益。



エネルギー資源輸送

LNG船、大型原油船、LPG船は中長期の期間傭船契約のもとで順調に稼働し、また油槽船事業の市況が引き続き好調に推移した結果、前年同期比で増収増益。

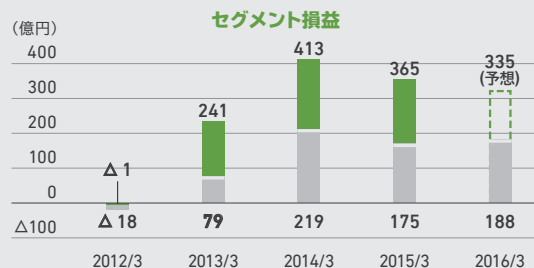
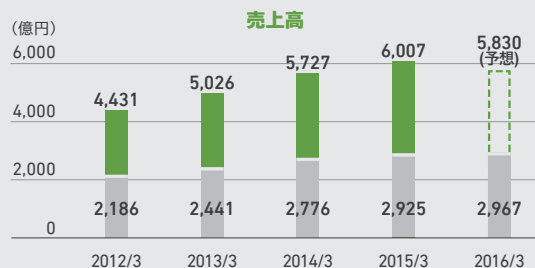


近海・内航

燃料油価格の下落により運賃・コストともに低下し、売上高は減少。輸送量は全体として前年同期を上回り、増益。

通期の見通し

ドライバルク事業は、需給バランスの回復にしばらく時間を要する見込み。自動車船事業では、順次竣工する次世代大型船により、収益拡充に努める。エネルギー資源輸送事業においては、油槽船で収支改善を見込む。

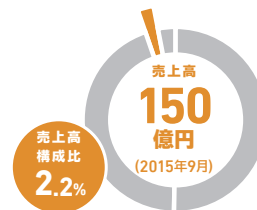


■第2四半期累計 ■通期

事業概況

海洋資源開発及び重量物船セグメント

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

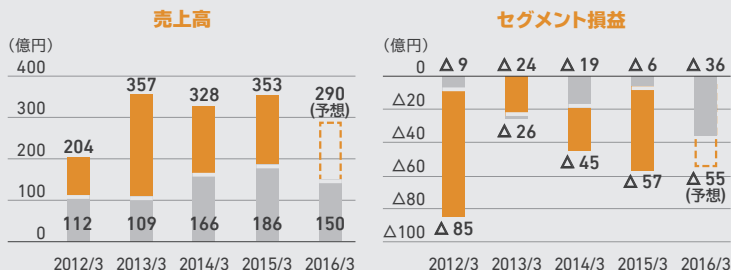
オフショア支援船は海洋資源開発停滞により軟調となった市況の影響を受け、海外子会社における外貨建て債務の為替評価損もあり、前年同期比で減収、損失を計上。

重量物船

油価下落に伴い市況は前年同期比若干悪化。燃料費の減少が寄与し、前年同期比減収となったが、損失は横ばい。

通期の見通し

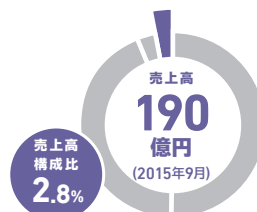
海洋資源開発事業・重量物船事業の市況は原油安の影響を引き続き受ける見通し。



■第2四半期累計 ■通期

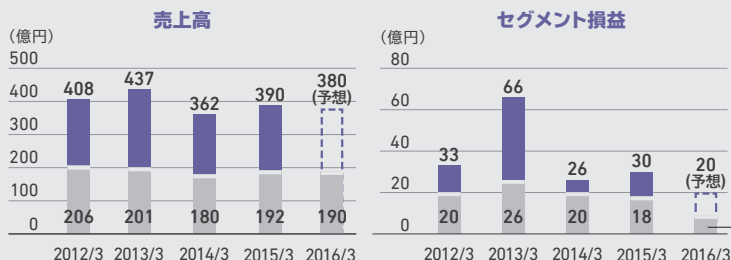
その他

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。



■第2四半期累計 ■通期



自動車船事業

新造自動車船が竣工、英国に向けて都市間高速鉄道車両を初出荷

本年7月17日、当社が建造中の7,500台積み自動車船シリーズ10隻の第一船として、「Hawaiian Highway」が竣工しました。当社は、株式会社日立製作所が笠戸事業所で製作し英国向けに輸出する都市間高速鉄道車両の海上輸送契約を受注しており、竣工後の7月21日にはさっそく初荷の5両が本船に積載され、山口県の徳山下松港を出港、英国への処女航海の途に就き、9月5日に無事到着しました。

今回の初船積みみを皮切りに、今後も継続的に徳山下松港から当社の最新鋭自動車船への船積みみが計画されています。日立製作所では本年1月から英国向け都市間高速鉄道車両を出荷していますが、徳山下松港には大型船が着岸できる設備が整っていなかったため、従来は、一旦神戸港まで内航輸送した後に、外航船に積み替えて輸出していました。しかし本船が竣工し、同社笠戸事業所から数キロメートルの距離に位置する徳山下松港が整備され本船クラスの大型船が着岸できるようになったことで、同港で直接船積みすることが可能となりました。当社としては、今後も安全面・コスト面で最適な海上輸送サービスを提供してまいります。



物流事業

ベトナムでの冷凍冷蔵倉庫事業合弁会社の設立が正式に認可、着工

2014年9月25日に公表しました、当社、株式会社海外需要開拓支援機構（クールジャパン機構）及び日本ロジテム株式会社の3社による、ベトナムでの冷凍冷蔵倉庫事業合弁会社の設立について、このたびベトナム当局により正式に会社設立の認可を受け、本年10月に倉庫の建築工事に着手しました。

当倉庫は2016年7月の営業開始を予定しています。日本食のベトナムでの普及に寄与するため、日本からの低温食品の保管をメインターゲットとした質の高いサービスの提供を目指します。





“K”の誓い

**生涯無事故を実現するために、
改善の努力は惜しまない。**

一等航海士 山田 元

私たちの使命は、お客様の荷物を 安全に目的地へ運ぶこと。

私たち一等航海士の仕事は、甲板部の統括者として、作業現場での指揮命令を行うことです。具体的には、航海当直（見張りと操船業務）や貨物管理、船体整備の立案・実施、甲板部の労務管理などが主な仕事になります。

船は、一度港を出たら、すべての出来事に乗組員だけで対応しなくてはなりません。たとえ小火が起きてても、消防車は来てくれず自分たちで火を消さなければなりません。そのようなことが起きないように、船体が傷んでいないか、計器に支障はないかなど、細々とした絶え間のないチェックが必要になってきます。

川崎汽船では、動いている船の上で起こる多種多様なトラブルに適切に対処するため、船長はもちろんのこと一等航海士から外国人クルーに至るまで、全乗組

員に会社で定めた訓練を義務づけています。さらに、風速や波の高さなどの気象・海象条件においても、最新の情報と先人たちから受け継がれたノウハウを元に安全基準を設定。安全な運航に力を注いでいます。

そういうなかで、私が常に心がけているのは「お客様の荷物を安全に目的地へ運ぶこと」です。それが私たちの使命です。そして、それをきちんと果たせば、安全運航は自ずとついてくると信じています。

また、大量の荷物を一度に運ぶという意味において、船は欠かせない輸送手段です。環境問題が大きく取り上げられている昨今ですから、船の燃料が重油から水素など環境に優しいエネルギーにシフトしていくことなども予想されます。私はそうした変化に柔軟に対応しながら経験を積み、船の上にいる人間として、会社にさまざまな情報をフィードバックしていきたいと考えています。

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	166
共有船	18
備船	378
合計	562

大株主(上位10名)		
株主名	持株数(千株)	持株比率(%)
日本マスタートラスト信託銀行株式会社 (信託口)	50,884	5.42
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社 (信託口)	47,953	5.11
ゴールドマンサックスインターナショナル	46,152	4.92
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UNT ジェイピーアールデイ アイエスジー エフイー - エイシー	38,341	4.08
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	32,923	3.51
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
東京海上日動火災保険株式会社	14,010	1.49
日本生命保険相互会社	12,898	1.37

(注) 持株比率は自己株式(1,891,266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	45,564名

従業員の状況	
従業員数	7,973名

参考(単体)	
運航船腹	432隻
従業員数	709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		鳥山 幸夫 中川 豊
	取締役	薮中 三十二* 木下 榮一郎*
監査役	監査役(常勤)	吉田 圭介 渡邊 文夫*
	監査役	重田 晴生* 林 敏和*
執行役員 (取締役兼務者を除く)	専務執行役員	今泉 一隆 門野 英二
	常務執行役員	針谷 雄彦 有坂 俊一 浅野 敦男 坂本 憲司 園部 恭也 三崎 晃 石田 信夫 荒井 邦彦
	執行役員	明珍 幸一 新井 真 新井 清和 平岡 亜古 木戸 貴文 河野 修三 新井 大介 綾 清隆

*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)
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。

IRメール配信サービスのご案内

当社では、情報提供をさらに充実させるため「IRメール配信サービス」を行っています。プレスリリース、決算発表日のお知らせ、決算概要等を自動的に電子メールでお届けします。是非ご利用ください。

サービスのご登録は https://www.kline.co.jp/contact/ir_mailmag_index.php

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>

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取引ができません。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。

具体例



■ 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。

具体例



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。

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。

