

株主通信

第147期 第2四半期報告
2014年4月1日～2014年9月30日



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。2014年度第2四半期のご報告をお届けするにあたり、ひとことご挨拶申し上げます。

2014(平成26)年度第2四半期(2014年4月1日から2014年9月30日まで)においては、米国景気の緩やかな回復傾向の持続やインドにおける経済成長率の持ち直しが続く一方で、ウクライナや中東情勢などの地政学リスクの高まり、欧州経済の不振、中国の4-9月期GDPの落ち込みなど世界経済の減速感が強まりました。

このような経済環境の中で、当社グループの第2四半期の業績概況は本報告の5ページ以降に記載のとおりとなりました。また、下半期の見通しにつきましては次ページ以降のトップインタビューに掲載しておりますが、引き続き不安定な事業環境が予想されることから、さらなる合理化とコスト削減を追求し、慎重な事業運営を継続してまいります。

中間配当につきましては、すでに発表しておりますとおり1株当たり2.5円とすることを取締役会にて決議しました。期末配当につきましても2.5円を予想しています。

さて、すでに公表しましたとおり、本年3月に当社が公正取引委員会から排除措置命令および課徴金納付命令を受けた自動車等の貨物の輸送に関し、9月に米国司法省との間で、米国独占禁止法に違反した事実を認めて罰金6,770万米ドルを支払うことを内容とする司法取引に合意しました。株主の皆さまに深くお詫び申し上げますとともに、この事実を厳粛に受け止め、グループを挙げたコンプライアンス教育の再構築を行うなど万全の体制を敷き、いかなる法令違反も許さないという確固たる姿勢を貫く決意です。

今後とも安定収益基盤の拡大に向けて営業努力を重ね、また株主の皆さまからのご期待に対し真摯な姿勢を持って取り組み、さらなる企業価値の向上に努めてまいりますので、ご支援ご鞭撻を賜りますようよろしくお願い申し上げます。

2014年11月

代表取締役社長

朝倉次郎

CONTENTS

■ 株主の皆さまへ	1
■ トップインタビュー	2~4
■ グループ業績の概況	5~6
■ 財務ハイライト	7~8
■ 世界をつなぐ“K” LINE ビジネス	9~10

■ “K” LINE クロニクル	11~13
■ 会社概要／株式状況	14

※業績予想や将来の予測等に関する記述は、現時点で入手可能な情報に基づいたものであり、実際の業績等は今後の事業環境等、さまざまな要因によって予想と異なる結果となる可能性があります。

本株主通信は、2014年9月末時点での株主の皆さまにお送りしています。

【表紙船舶写真】上：LNG輸送船「TANGGUH JAYA」 下：電力炭専用船「CORONA ACE」(2代目)



中期経営計画の最終年度を迎え、
業績回復を達成し、
さらなる安定的成長基盤の構築と
競争力強化に努めてまいります。

Q1 2012年4月に策定した中期経営計画「K」LINE Vision 100 -Bridge to the Future-」も最終年度となりました。進捗状況についてお聞かせください。

当社は2009年度と2011年度にコンテナ船事業をはじめとして大きな赤字を計上しました。2009年度は金融危機の影響、2011年度は東日本大震災の影響でいずれも荷動きが減少し、市況悪化の甚大な影響を受けたわけです。これによって直面した経営危機から、いかに脱却するかの道筋として定めたのが、現在の中期経営計画である「K」LINE Vision 100 -Bridge to the Future-」です。この3年間は絶対に赤字を出さず、その間に安定的に利益を積み上げられる体制を構築し、財務体質を劇的に改善させる、というのが現在の中期経営計画であり、これまでの2年半は相應の成果を挙げることができたと思います。

この中期経営計画をスタートするにあたっては、

大胆に手を付けなければ会社の将来はないという危機感を全役職員で共有し、不採算航路の合理化、不採算船の処分や傭船契約の見直しなどを行いました。その結果、2012年度には合理化効果に加え市況の改善、超円高傾向の修正などもあり黒字転換を果たしました。続く2013年度は、前年に比べコンテナ船事業の市況が大きく悪化する中、さらなるコスト削減策・合理化策・収支改善策の実施によりこの部門の収支均衡を確保した結果、前年度を超える業績を残すことができました。

2014年は最終年度になりますが、上半期につきましては今般の発表どおり想定を上回る結果となりました。財務指標における進捗状況でも、概ね各分野で順調に

業績回復を達成し、取組み成果が見えてきました。自己資本においては、2013年度末時点の中期経営計画の目標値2,800億円に対し3,888億円となり、自己資本比率においても、計画25.7%から31.0%まで引き上げることができました。9月末ではそれぞれ、4,210億円、33.8%となりさらに引き上げられています。同様に、有利子負債が自己資本の何パーセントに相当するかを示す負債比率(DER)は、8ページのグラフのとおり順調に回復しています。有利子負債から現預金を差引いた正味のDERも、計画158%に対して87%と、それぞれ目標を上回る改善状況となりました。財務健全化のために、投資キャッシュフローの圧縮に向け、今後も投資削減と保有資産の現金化に取り組んでまいります。

Q2

下半期の見通しについて お聞かせください。

コンテナ船事業では、米国経済が回復傾向を見せる一方で、欧州経済は依然不透明感が強いことから、慎重な事業運営を継続します。運賃修復や冷凍・冷蔵貨物の増量などの増収策への取組みを続けることにより、収益の改善に努めます。

ドライバルク事業では、全船型において船腹余剰感の解消に時間を要することが見込まれるため、当面は厳しい市況が継続するものと予想されます。引き続き

効率的配船や運航コスト削減等、あらゆる収支改善策を実行し、また、中長期契約の積み増しにより、市況低迷の影響を受けにくい収益構造をさらに強化してまいります。

自動車船事業では、完成車の海上輸送需要は世界的に堅調に推移するものと予想します。日本出し完成車出荷台数は漸減傾向と予想しますが、東南アジア諸国からの出荷および大西洋水域内の荷動きはさらに拡大するものと見込まれ、このようなトレードパターンの変化に柔軟に対応してまいります。

近海事業では、船型の大型化とともに船隊規模の適正化を図り、効率的配船と運航コストの削減により収支の改善に努めます。内航事業では、苫小牧/茨城/九州間で船隊の整備と拡充を行った定期船輸送において積極的な営業展開を図ります。

海洋資源開発事業においては、オフショア支援船およびドリルシップの安定稼働による収益への貢献を見込みます。

重量物船事業においては、市況の回復を見込みます。また、大型船によるプロジェクト貨物輸送、オフショア関連ビジネスの増加も見込まれ、こうした収益性の高い貨物輸送および設置作業の受注に注力し、収益の拡大に努めます。

海運業を取りまく事業環境は下半期も予断を許さない状況が続くことが予想されますので、全役職員一丸となり気を引き締めて、さらなる努力を重ねてまいります。

Q3 川崎汽船の持続的成長のためには どのようなことが大切とお考えですか？

技術の発展による影響なのか、世の中の変化は年々スピードを増し、振れ幅も大きくなっているように感じます。当社グループの中核ビジネスである海運業の周辺をとっても、海底にある資源の開発など、今までにないテーマが浮上しています。また既存のビジネスにおいても、自動車船のトレードパターンの変化に見られるように事業環境は刻々と移り変わっています。

このような環境のもとで成長を続けていくためには次の点が大切であると考えます。

①変化への柔軟な対応を可能にする組織の確立

変化にすばやく、柔軟に対応するためのひとつの方策として、人の多様化(ダイバーシティ)を意識的に推進することも視野に入れていきます。また、従業員がいきいきと仕事に取り組める企業風土を確立するため、従業員が主体となった「川崎汽船をよりよくするために」というプロジェクトを立ち上げています。



②既存ビジネスの品質向上と競争力の強化

厚い顧客基盤に支えられている既存のビジネスについても、世の中の変化に対応し、安全・環境品質や顧客サービスの向上と競争力の強化を推進します。

③顧客をはじめ関係者に信頼される コンプライアンス体制、内部統制体制の構築

エンロン事件のような企業の突然死を防ぐためには、ルールを遵守する体制を確保する仕組みや経営トップの暴走を防ぐ仕組みが必要です。以前から複数の独立社外取締役を導入済みであり、本年は取締役会の活性化策を実施していますが、今後も常に見直しを行ってまいります。

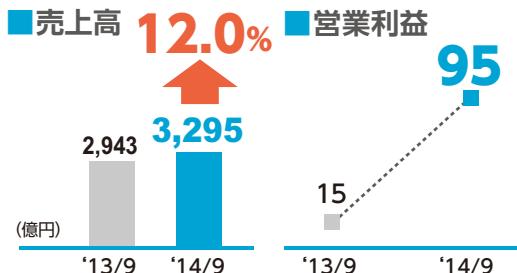
Q4 株主価値向上について どのようにお考えですか？

適正な利潤を計上し、将来への投資と株主還元をバランスの取れた形で進めていくことにより企業価値、株主価値を向上させることが基本ですが、今後、株主への配慮をより重視することを考えています。具体的には、来春発表予定の新たな中期経営計画において株主価値向上への道筋を提示したいと考えています。例えば、ROE(自己資本利益率)に関する数値目標の導入についても検討を進めるなど、株主の皆さまのご期待に応えてまいりたいと考えます。

グループ業績の概況

事業別概況 2014年度第2四半期累計期間

コンテナ船



✓業績のポイント

コンテナ船

積高は、北米・欧州航路で増加、アジア・南北航路で減少となり全体で前年同期比5%増。短期貨物の運賃修復の進展や減速運航等の継続的なコスト削減に取り組み増収増益。

物流

国内物流は堅調に推移し、国際物流は円安効果と、日本出し航空輸出貨物の取扱量の増加で増収増益。

通期見通し 需要に即した減便による運航コストの削減、減速運航の徹底、世界各地でのコスト削減活動の強化に加え、運賃修復や冷凍・冷蔵貨物増量などの増収策に取り組み、収益の改善に努める。

・運航隻数

73 前年同期比 -2

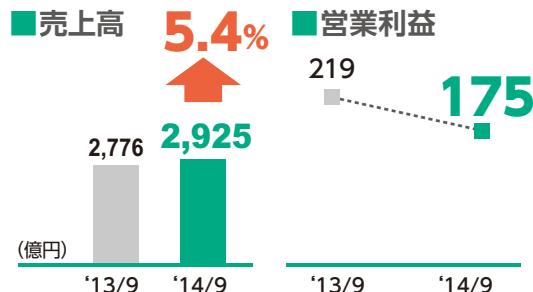
	8,000TEU型	13
	5,500TEU型	18
	3,500TEU型	24
	2,800TEU型	2
	2,000TEU型	13
	1,400TEU型	3



(※億円未満は四捨五入)

(※売上高構成比は小数第2位で四捨五入)

不定期専用船



ドライバルク

大型船、中型船ともに船腹余剰感解消に至らず低迷。小型船はインド向け石炭需要等に下支えされ安定的に推移。運航コストの削減や効率的配船に努め増収減益。

通期見通し 全ての船型で厳しい市況が継続する見込み。効率的配船や運航コストの削減等の収益改善策と、中長期契約の積み増しで市況に影響されにくい収益構造の強化に努める。

・運航隻数 **263** 前年同期比 +1

ケープサイズ	100
オーバーパーナマックス	27
パナマックス	55
ハンディマックス	47
スモールハンディ	24
チップ+パルプ	10



液化天然ガス輸送船・油槽船

液化天然ガス(LNG)輸送船、大型原油船、LPG船は中長期の傭船契約のもとで順調に稼働。中型原油船・石油製品船は船隊規模の適性化で市況低迷による影響を限定的なものとし、全体として減収増益。

通期見通し LNG輸送船は中長期契約のもとで安定稼働の見通し。大型原油船・LPG船は中長期契約のもとで安定収益の確保、中型原油船・石油製品船は効率的配船により収益改善を図る。

・運航隻数 **64** 前年同期比 -1

LNG輸送船	43
大型原油船	7
中型原油船	4
石油製品船	4
LPG船	6



✓業績のポイント

市況の変動に対応すべく、運航コスト削減や効率的配船などに取り組み、全体として増収減益。



自動車船

完成車荷動きは堅調に推移したものの、日本出しの貨物は漸減傾向にあり、当社グループの総輸送台数は前年同期比4%減少。配船および運航効率改善に努めたものの減収減益。

通期見通し 完成車の海上輸送需要は世界的に堅調。東南アジア諸国からの出荷および大西洋水域内の荷動きの拡大が見込まれ、トレードパターンの変化に対する柔軟な対応に努める。

・運航隻数 **96** (前年同期比 -1)

	6,000台型	42
	5,000台型	21
	4,000台型	16
	3,000台型	4
	2,000台型	7
	800台型	6



近海・内航

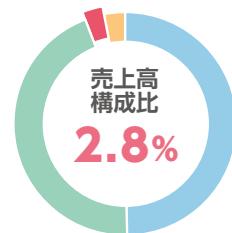
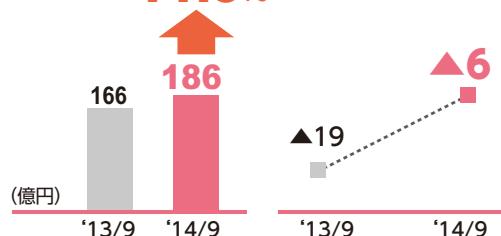
近海船はバルク・木材輸送が増加し、チップ輸送や鋼材・雑貨輸送は減少。内航船は不定期船輸送が堅調に推移し、定期船輸送は前年並み。フェリー輸送は消費税率引き上げ後の消費低迷などの影響で減少。

通期見通し 近海船では船型の大型化と船隊規模の適正化で収支改善に努める。内航不定期船輸送では新規顧客の開拓に努め、定期船輸送では積極的な営業展開を図る。フェリー輸送は乗用車および旅客のさらなる獲得に取り組む。



海洋資源開発及び重量物船

■売上高 **11.6%** ■営業損失



✓業績のポイント

海洋資源開発

オフショア支援船は前年を上回る収益を確保。ドリルシップ(海洋掘削船)も順調に稼働し収益に貢献。全体では増収となり損益が改善。

重量物船

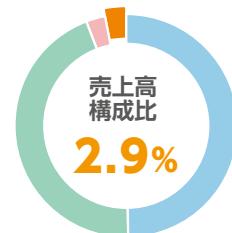
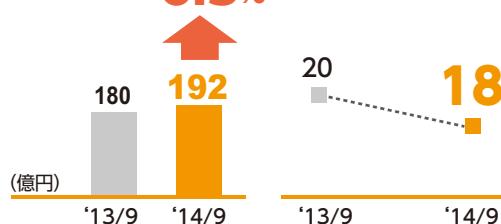
市況は回復基調にあり増収。コスト削減対策に取り組み損失は縮小。

通期見通し オフショア支援船およびドリルシップは安定稼働により収益に貢献。重量物船は市況回復の見込みであり、高収益なプロジェクト貨物輸送および設置作業の受注に注力するとともにコスト削減を進め、収益拡大に努める。



その他

■売上高 **6.5%** ■営業利益



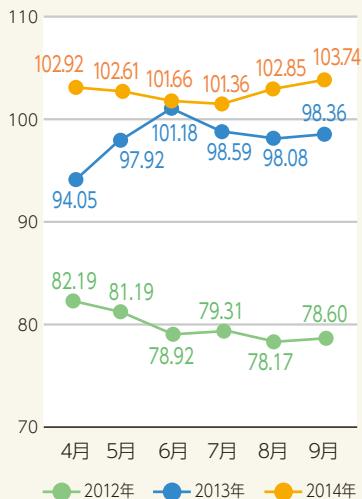
✓業績のポイント

船舶管理業、旅行代理店業、不動産賃貸・管理業などを含むその他の事業全体では増収減益。



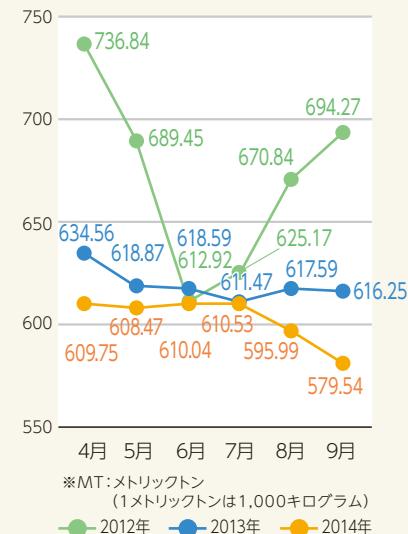
為替変動

(円/USドル)



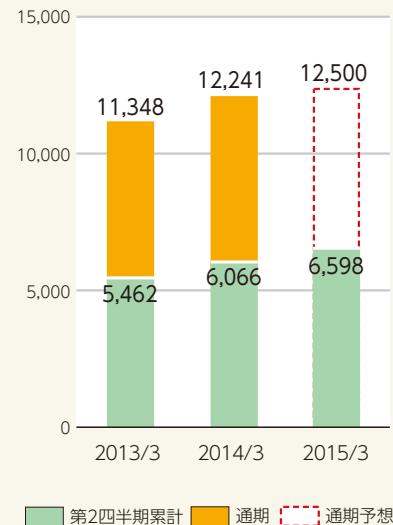
燃料油単価推移

(USドル/MT※)



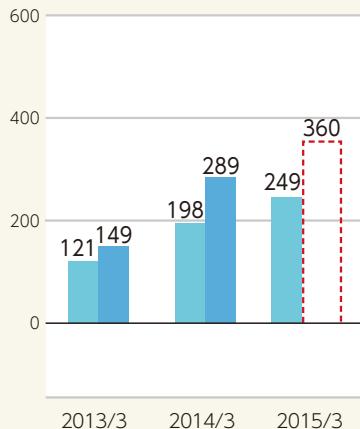
連結売上高

(億円)



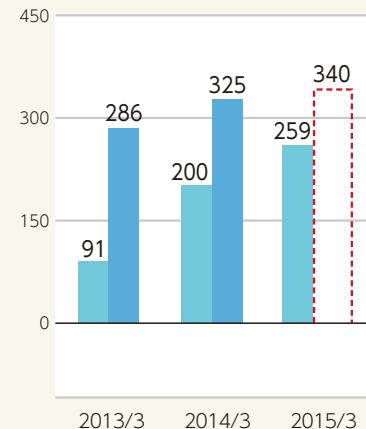
連結営業利益

(億円)



連結経常利益

(億円)



連結四半期純利益

(億円)



連結損益変動要因

売上高 (億円)



■ コンテナ船事業における積高増および運賃市況の回復、さらに円安による増収効果もあり、前年同期比で8.8%の増収。

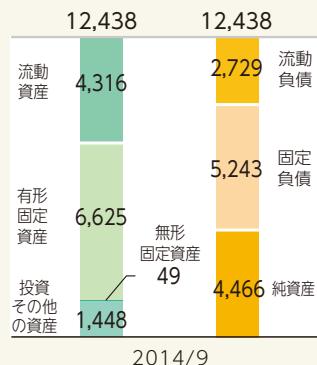
営業利益 (億円)



■ 売上高の増加に加え、効率的配船や減速運航等の継続的なコスト削減策の効果、円安や燃料油価格下落などもあり、前年同期比26.0%の増益。

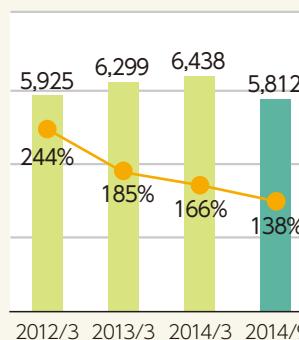
連結財政状況

資産 負債・純資産 (億円)



■ 資産は現預金の減少等により前期末から109億円減少。純資産は利益剰余金および為替換算調整勘定、其他有価証券評価差額金の増加等により前期末から359億円増加する一方で、負債は社債の償還、長期借入金の返済等により前期末から468億円減少。

有利子負債 (億円) / DER (負債比率)*

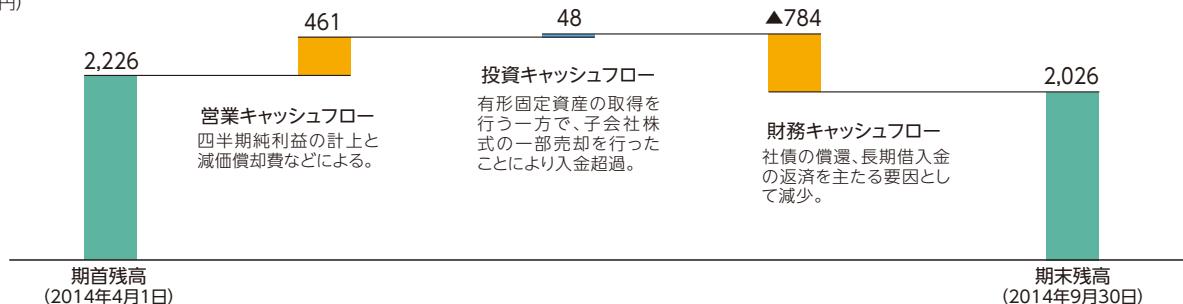


■ 有利子負債は社債の償還、長期借入金の返済などにより前期末から626億円減少。DERは自己資本の増加もあり166%から138%へ28ポイント減の大幅改善。

* DER: Debt Equity Ratio

連結キャッシュフロー

(億円)





世界をつなぐ“K”LINEビジネス: 電力炭事業

当社グループでは海上輸送における開拓精神と独自戦略のもと、石炭火力発電所を擁する国内各電力会社を主な顧客に、経済性・安定供給の面から最適な船型と契約形態を組み合わせた独自の電力炭輸送モデルを構築。1994年の電力炭専用船CORONA ACE (コロナシリーズ第1番船) 竣工以来、電力炭事業は飛躍的な伸長を続けています。



コロナシリーズ「CORONA QUEEN」

MARKET / STRATEGY

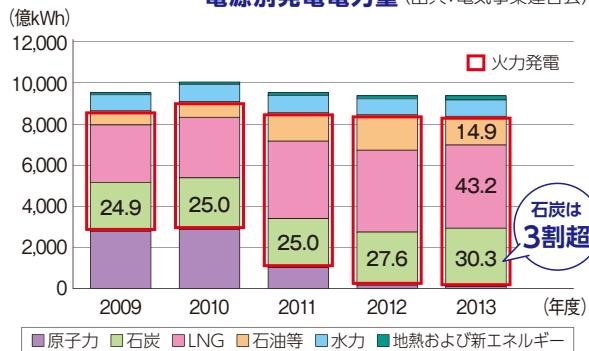
需要拡大と長期安定的な輸送契約に向けた取組み

東日本大震災以降、日本の電力を担う火力発電量は過去最高の9割に達し、その燃料の3割を石炭が占めています。発電効率の向上によりCO₂発生も大幅に抑制され、今後も石炭火力発電所の増設が見込まれています。

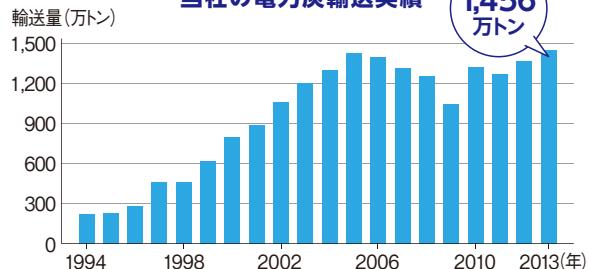
当社グループでは電力炭需要拡大に伴いコロナシリーズを次々と建造、特に載貨重量88,000トン台の「コロナ88型」は顧客から高く評価されています。2014年11月現在17隻となったコロナシリーズは、特定顧客の貨物を特定の船で一年中輸送する「専航船契約」に比べ、顧客の輸送需要に応じて船腹をより柔軟に提供する「数量輸送契約」という契約形態をバックボーンに活躍の場を拡大。現在ではコロナシリーズ以外の電力炭専用船を含め計24隻がフル稼働し安定した事業体制を構築しています。

安全かつ確実な電力炭輸送が求められる中、本船メンテナンスの充実、荷役安全監督による毎航海のチェックや船員育成の取組みによってハード・ソフト両面での品質の維持、向上を実現し、長期安定的な輸送契約へとつなげています。

電源別発電電力量 (出典: 電気事業連合会)



当社の電力炭輸送実績



●1994年にコロナ型が輸送を始めて以降、2013年までに輸送実績は約7倍になりました。

STRENGTH

「幅広浅喫水」コロナシリーズで輸送効率が飛躍的に向上

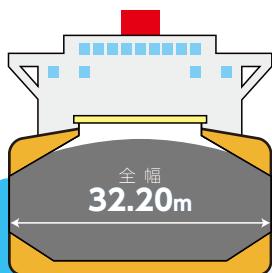
コロナシリーズは電力炭トレードの航路・港湾の特性に合った高効率船として開発されました。かつての電力炭輸送船は「パナマックス」(P.13「豆知識：パナマ運河」参照)と呼ばれる船型が主流でしたが、国内向け電力炭はパナマ運河を通航しない調達先が主であり、国内の石炭火力発電所港湾の水深が比較的浅かったことから、船の幅よりも喫水*の浅さを優先した船型を開発。浅喫水にもかかわらず載貨重量の大きさを確保することで、大量輸送を実現しました。

* 船底から水面までの垂直距離。船が水に浸かっている部分のこと。

一般的な
パナマックス例

載貨重量：**76,800MT**

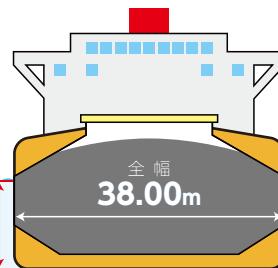
全 長：225m
ホールド：7つ



コロナ
シリーズ
(コロナ88型)

載貨重量：**88,000MT**
~**89,000MT**

全 長：229m
ホールド：5つ



コロナシリーズの特徴は、パナマックスより幅広で、浅い喫水でも多くの貨物を積めること。またホールド(船倉)数は5つで、パナマックスの7つより少なくすることで、荷役の効率性を向上させました。

電力炭とは

電力炭とは、火力発電の燃料として使われる石炭をいいます。主にオーストラリア、インドネシア、カナダ西岸から国内に輸送しています。



電力炭の揚荷役



回復期 1990年代初頭～現代

創業100年に向けた持続的成長を目指して



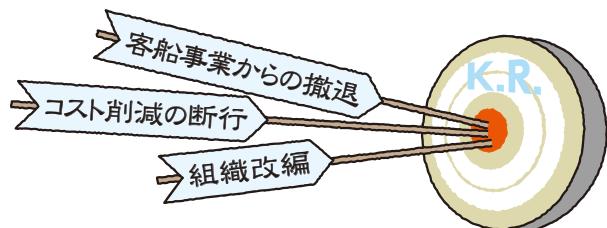
守りから攻め、そして、新時代へ 収益構造改革を推進し、 国際競争力を強化

不退転の「K.R.計画」

88年度決算では3年ぶりの経常黒字を計上したものの、90年代に入り再び円高基調、国内バブル崩壊と事業環境は厳しさを増しました。1ドル100円時代の長期化を見据え、92年に経費削減推進策「**Target-10**」運動を開始し、93年10月、「聖域なきコストの削減」と「成長への選択と集中」を骨格とする「**K.R. (“K” LINE RE-ENGINEERING) 計画**」を策定。客船事業からの撤退、運航経費・一般管理費などの思い切ったコスト削減を断行し、一部業務の海外シフトとグループ会社を含めた組織の改編によるスリム化を図りました。

一方、経営資源の重点配分部門として不定期船・自動車船・エネルギー資源輸送船を選択、COSCO (中国) や陽明海運 (台湾) とのコンソーシアム結成など航路運営の合理化や船舶の増強にも取り組み、94年には電力炭輸送に最適な当社独自の幅広浅喫水石炭専用船コロナシリーズの第1番船「CORONA ACE」を建造しました。その結果、97年度決算では当時過去最高の102億円の経常利益を計上し、**15年ぶりの復配**を果たしました。

筋肉質な企業体質へと変貌した当社は、98年「New “K” LINE Spirit for 21」を策定、経営のグローバル化という持続的成長を実現する戦略を立て、シンガポールやロンドンの現地法人による船舶保有・運航を開始し、地域密着の営業活動を進めました。また、安全運航を経営の柱として基本方針に掲げ、2001年5月には環境憲章を制定し、2002年にはISO14001環境マネジメントシステム認証を取得しました。2001年9月の米国同時多発テロや2008年9月のリーマンショックなど、荷動きを急落させる



構造改革の実現に向けたK.R.計画



航海士による進路の安全確認



主機開放研修

大事件があり都度対応を迫られました。中国をはじめとする新興国の台頭により基調としては船腹需要は拡大、2006年度には**連結売上高1兆円を達成**しました。



1990年代～2010年代

世界では、日本では…

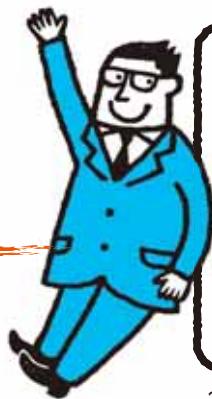
1990年代はソ連崩壊、東欧地域では、民族主義による紛争が多発。国内では、バブル経済が崩壊し、長きにわたるデフレ時代に入りました。さらに、阪神淡路大震災、地下鉄サリン事件、東日本大震災は日本社会に深い傷跡を残しました。2001年、米国同時多発テロが発生、以来世界規模での不安な情勢が続いています。世界経済では、ブラジル・ロシア・インド・中国などが経済発展を遂げ台頭。これに伴う資源価格の高騰、地球温暖化防止の機運の高まりにより、太陽光発電など再生可能エネルギーの利用が本格化しました。

川崎汽船の“今” そして、未来に向けて

2019年に100周年を迎える当社グループは、新事業領域開拓、新規プロジェクトへの参画、海外拠点の強化、海洋資源開発事業における業容の拡大、船舶の燃費効率向上による環境負荷低減と収益性向上など、グローバルに事業を展開する総合海運会社として、新たな時代に向けたビジネスモデルを構築、推進しています。2014年、パナマ運河拡張を見据えた米国-日本航路への配船も可能な最新型LPG船「GALAXY RIVER」、コロナシリーズの省エネ最新鋭船「CORONA ACE」(2代目)が竣工、**14,000TEU積大型コンテナ船5隻の追加発注(計10隻)**も決定しました。



LPG船「GALAXY RIVER」



キーナンバー

1兆2,241
億円

2013年度の連結売上高。1993年度比で約3倍となった。

さらに世界最先端の船舶技術を結集して、究極の省エネと環境保全を追求するための「**DRIVE GREEN PROJECT**」を立ち上げ、すでに発注済みの7,500台積大型自動車専用船の1隻をこのフラッグシップとして建造することを決定するなど、創業100年を、その先の未来を見据えた取組みに着手しています。

【豆知識】

パナマ運河

南北アメリカに接するパナマの中央部に位置し太平洋と大西洋(カリブ海)を結ぶ全長80kmの運河で、海上交通の要所となっています。運河とはいえ、巨大な水槽に船を入れ、水を注入して水位を上げ次の水槽に船を移動する閘門が3カ所あり、通過するのに9時間ほどかかります。この水槽に入ることのできる最も大きな船を「パナマックス」といいます。

[会社の現況]

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	178
共有船	19
備船	353
合計	550

[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)	75,290	8.02%
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口)	57,918	6.17%
NORTHERN TRUST CO.(AVFC) RE 15PCT TREATY ACCOUNT	35,212	3.75%
みずほ信託銀行株式会社 退職給付信託 川崎重工工口再信託受託者 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%
モルガンスタンレーアンドカンパニーエルエルシー	11,763	1.25%

(注) 持株比率は自己株式(1,411,516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	46,237名

[従業員の状況]

従業員数	7,859名
------	--------

[参考(単体)]

運航船腹	416隻
従業員数	671名

[役員]

■取締役

*取締役社長執行役員	朝倉 次郎
*取締役副社長執行役員	村上 英三
*取締役専務執行役員	鳥住 孝司
取締役専務執行役員	鈴木 俊幸
取締役専務執行役員	青木 宏道
取締役専務執行役員	山内 剛
取締役常務執行役員	鳥山 幸夫
取締役執行役員	中川 豊
☆取締役	数中 三十二
☆取締役	木下 榮一郎

■監査役

監査役(常勤)	堤 則夫
☆監査役(常勤)	渡邊 文夫
☆監査役	重田 晴生
☆監査役	野口 二郎

■執行役員

専務執行役員	今泉 一隆
常務執行役員	門野 英二
常務執行役員	針谷 雄彦
常務執行役員	有坂 俊一
常務執行役員	浅野 敦男
常務執行役員	坂本 憲司
常務執行役員	松川 一裕
執行役員	明珍 幸一
執行役員	園部 恭也
執行役員	三崎 晃
執行役員	新井 真
執行役員	新井 清和
執行役員	平岡 亜古
執行役員	木戸 貴文
執行役員	河野 修三

(注)*印は、代表取締役であり、☆は、社外取締役、社外監査役です。

〒100-8540 東京都千代田区千代田二丁目1番1号(飯野ビルディング)
 TEL:03-3595-5061 ■ <http://www.kline.co.jp>

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	3月31日
中間配当	9月30日
株主名簿管理人およ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	〒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
(電話照会先)	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

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取の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増する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、中間およ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。