

株主通信

第145期第2四半期報告
2012年4月1日～2012年9月30日

証券コード：9107

K“K”LINE
川崎汽船株式会社®



株主の皆さまには、平素より格別のご高配を賜り厚く御礼申し上げます。2012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。

2012年度第2四半期(2012年4月1日から2012年9月30日まで)は、米国で厳しい雇用環境が続く、欧州では債務問題が長期化して景気が停滞しました。中国・インドなど新興国では経済成長は続いているものの、欧米経済の停滞を受け、伸びは鈍化しました。

当社グループの業績の概況につきましては本報告の5ページ以降で事業別にご説明していますが、コンテナ船、自動車船は概ね堅調であった一方、ドライバルク市況の低迷、燃料油価格の高止まり、円高の継続など、海運業を取りまく事業環境は全体的に不安定なものでした。

下半期の見通しにつきましては、引き続き厳しい事業環境が続くことが予想され、コスト削減や合理化による収支改善に努めてまいります。

中間配当につきましては、連結四半期純損失を計上しましたので無配とすることを取締役会にて決議しました。当社グループは、通期での連結

当期純利益の黒字化を最優先課題として業績の改善に取り組んでおりますが、事業環境が予断を許さない状況であるため、期末配当につきましては未定としております。予想可能となった段階で改めてお知らせいたします。

最後になりますが、本年9月6日、当社は自動車、車両系建設機械等の貨物の運送に関する独占禁止法違反の疑いで公正取引委員会の立入検査を受けました。当社はこの事態を厳粛に受け止め、当局の調査に全面的に協力してまいります。株主の皆さまには配当および本件についてご心配をおかけしておりますことを深くお詫び申し上げます。

役員・従業員一人ひとりがコンプライアンスの重要性を再認識し、日々の事業活動で実践していくよう改めて取り組みを強化しており、その徹底を図ると同時に、収支改善に向けても邁進してまいりますので、何卒よろしくごお願い申し上げます。

2012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。



新中期経営計画で掲げた
3つの最重要課題の実現に努め、
市況悪化時においても
経常黒字を確保できる体制の
構築を目指します。

Q1

新中期経営計画「K」LINE Vision 100 - Bridge to the Future -」の
策定背景をお聞かせください。

昨年4月、市場構造の変化や新興国の成長にいち早く対応し、新たな成長分野への戦略投資を経営戦略の柱とした中期経営計画「K」LINE Vision100 - 新たな挑戦」を策定しました。しかしながら、2011年度は世界的な新造船の大量竣工により、コンテナ船をはじめとする各事業で想定を上回る市況低迷となりました。

また、自動車船事業では東日本大震災やタイの洪水による影響により収支が悪化しました。さらに超円高、燃料油価格の高止まりの影響も

あり事業環境は極めて厳しく、遺憾ながら大きな損失を計上するに至りました。

この厳しい事業環境を経験し、今後も同様な状況が続くという自覚に立って、いかにこの困難な時期を乗り越え、次の「K」LINEの成長につなげるか、そのような思いを込めて、本年4月に新中期経営計画「K」LINE Vision 100 - Bridge to the Future -」を策定しました。

Q2

**新中期経営計画に対する
取組みをお聞かせください。**

新中期経営計画では3つの最重要課題「2012年度経常損益の黒字化」、「安定収益体制の構築」、「財務体質の強化」を掲げ、取り組んでいます。

「2012年度経常損益の黒字化」はミッション（使命）として、徹底したコスト削減の推進、コンテナ船事業における不採算航路の整理、船隊のスリム化などの構造改革を行い、収益性の向上を図っています。

「安定収益体制の構築」では、ドライバルク事業での中長期契約の獲得、自動車船事業での非自走貨物（ヨットなど）の取扱い拡大などに取り組んでおり、また、それ以外の各事業分野においても、それぞれ収益の安定化に向けた施策を実行しています。

「財務体質の強化」では投資キャッシュ・フローを減価償却費を下回る500億円以下に抑制して、資金収支を改善し、有利子負債を圧縮することによって財務基盤の強化に取り組んでいます。

これらの課題に取り組む、達成することによって、市況悪化時においても経常黒字を確保できる体制の構築を目指しています。

Q3

**公募増資について
お聞かせください。**

新中期経営計画の実現をより確実なものとするため、本年7月に公募増資を実施しました。これにより資本を増強することができました。

公募増資の時期については、決算発表の時期のほか、発行環境、株式市場の動向、マーケットの今後の展望を含めた副次的な要素も考慮して決定しました。

この公募増資を新中期経営計画に掲げた3つの使命「2012年度経常損益の黒字化」「安定収益体制の構築」「財務体質の強化」の実現につなげ、株主の皆さまのご期待にお応えする所存です。

Q4

**公募増資により調達した資金の
用途をお教えてください。**

公募増資により調達した資金は既に発表しているとおり、新中期経営計画に掲げる「安定収益体制の構築」のため、将来の収益の安定化に資するドライバルク事業、自動車船事業などの不定期専用船を主とする船舶の建造資金に充当します。



Q5

下半期の見通しについて お聞かせください。

コンテナ船事業は、北米航路においては不透明感を払拭できないものの、住宅市場の底打ちの兆しもあり堅調な荷動きが予想されます。一方で、欧州航路においては季節要因や欧州経済低迷の影響による荷動き停滞が予想されるため、当社グループでは欧州航路の減便を決定しました。配船の効率化による運航費の節減、減速運航のさらなる推進、世界各地でのコスト削減などに努めることで前期比での収支改善を予想しています。

ドライバルク事業は、新造船の大量竣工による船腹供給過多や中国経済減速に伴う鉄鋼需要の減少が予想され、下半期も厳しい市況が続くことを予想します。安定貨物の獲得やフリー運航船の削減、効率的配船や減速運航によるコスト削減に努めてまいります。

自動車船事業は、北米市場の回復が続き、ロシアや東南アジア諸国市場なども好調に推移する一方で、欧州経済の停滞や中国市場の伸びの鈍化などの懸念があります。完成車の海上輸送需要は、世界的には堅調ではあるものの、長期化する円高などにより日本出しの荷量については漸減するとみています。

液化天然ガス輸送船事業・油槽船事業は、大型原油船、LPG船の全船を中長期契約に投入し、安定稼働を見込みます。中型原油船、石油製品船は市況の回復にはまだ時間を要するものと予想しますが、船隊縮小などにより収支の安定化を図ります。

近海・内航事業は、新造石炭船竣工による新規貨物獲得や新造フェリーの就航に伴う輸送能力増強などによる収支改善に努めます。

海洋資源開発事業は、オフショア支援船およびドリルシップ（海洋掘削船）の安定稼働による収益への貢献を見込みます。

重量物船事業は、高収益の大型プロジェクト貨物輸送契約の獲得により収支改善を図っていきます。

海運業を取りまく事業環境は下半期も引き続き厳しいものと予想しますが、コスト削減や合理化に努め、新中期経営計画の使命でもある本年度の経常損益の黒字化実現に向けて取り組んでまいります。

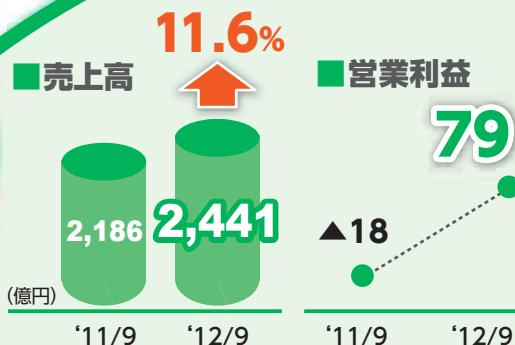


グループ業績の概況

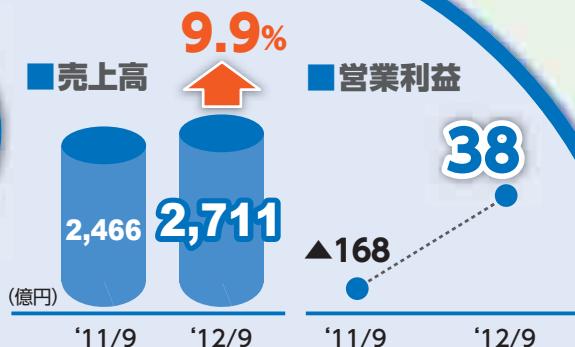
事業別概況

2012年度
第2四半期累計期間

不定期専用船



売上高構成比
49.6%



・運航隻数 **74** (前年同期比 **-8**)

8,000TEU型	11
5,500TEU型	18
3,500TEU型	27
2,800TEU型	3
2,000TEU型	13
1,400TEU型	2

コンテナ船

業績のポイント

[コンテナ船]

積高は北米航路と欧州航路ともに増加、南北航路で不採算航路の整理、縮小をしたものの、全体で前年同期比7%増。運賃の回復や省エネ船投入による運航効率化などで業績は改善。

[物流]

円高や内需低迷の影響はあったが、国際物流の需要増により業績は改善。

通期見通し 需要に即した減便による運航コストの削減、減速運航のさらなる推進などで収支改善の見込み。

ドライバルク

新造船の大量竣工による船腹供給過多に加え、中小型船では中国向け火力発電用石炭の荷動き鈍化などの影響で市況は低迷。運航コスト削減や効率的配船に努めたものの増収減益。

通期見通し コスト削減などを進めるものの、船腹供給過多や中国経済減速などの影響で厳しい見通し。

自動車船

完成車荷動きは概ね堅調に推移。日本からの完成車輸出台数は東日本大震災の影響を受けた前年同期から大幅に回復し、総輸送台数も14%増加した結果、増収増益。

通期見通し 完成車の海上輸送需要は世界的には堅調。一方で円高による日本メーカーの生産地変更で、日本からの荷量は漸減傾向。

液化天然ガス輸送船・油槽船

液化天然ガス(LNG)輸送船、大型原油船およびLPG船は、すべての船腹が中長期契約の下で安定的に稼働。中型原油船、石油製品船は市況回復の遅れに対応し、船隊を縮小して収支悪化に歯止め。

通期見通し LNG輸送船、大型原油船およびLPG船は、中長期契約の下で引き続き安定稼働。中型原油船、石油製品船は市況の本格的回復にはまだ時間を要するものと見込む。

近海・内航

近海船におけるドライバルク輸送量は増加したものの、鋼材や輸入木材製品の輸送量は減少。

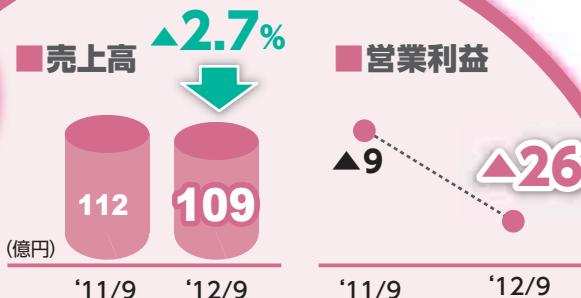
内航船は、「不定期船輸送」で石灰石、石炭の各専用船が安定稼働する一方で小型貨物船は市況低迷で輸送量が減少。「定期船輸送」は震災の影響が残る前年同期から回復、「フェリー輸送」は新造船投入と運航スケジュール改定により輸送量増加。

売上高構成比
44.7%

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、船隊縮小などの合理化に取り組み、全体として増収増益を達成。

海洋資源開発
及び重量物船



業績のポイント

[海洋資源開発]

オフショア支援船は全7隻が順調に稼働。新規稼働したドリルシップ(海洋掘削船)も収益に貢献。全体では、為替評価益の減少などの影響で増収減益。

[重量物船]

市況が低迷し、減収減益。

通期見通し オフショア支援船とドリルシップの安定稼働による収益貢献に加え、重量物船事業では、高収益の大型プロジェクト貨物輸送契約の獲得で収支改善へ。



売上高構成比
2.0%

その他



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減収増益。

売上高構成比
3.7%

・運航隻数 **252** (前年同期比 +21)

- ケープサイズ 97
- オーバーパナマックス 26
- パナマックス 48
- ハンディマックス 45
- スモールハンディ 22
- チップ+パルプ 14



・運航隻数 **101** (前年同期比 +4)

- 6,000台型 37
- 5,000台型 23
- 4,000台型 23
- 3,000台型 4
- 2,000台型 8
- 800台型 6



・運航隻数 **66** (前年同期比 -7)

- LNG輸送船 43
- 大型原油船 8
- 中型原油船 5
- 石油製品船 5
- LPG船 5



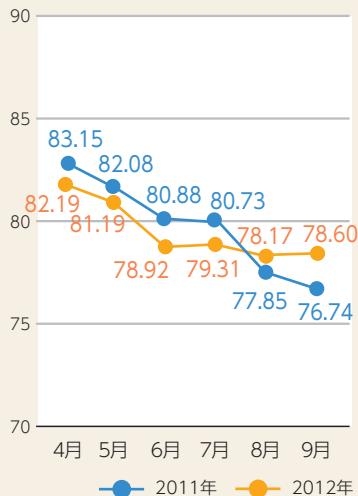
通期見通し 収益改善に向け、新造船投入による新規貨物の獲得や輸送能力増強、燃費効率向上を見込む。



財務ハイライト

● 為替変動

(円/USドル)



● 燃料油単価推移

(USドル/MT*)



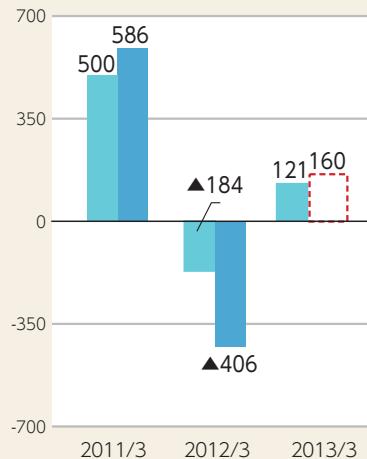
● 連結売上高

(億円)



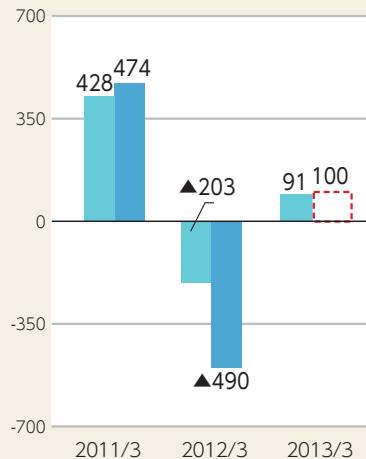
● 連結営業利益

(億円)



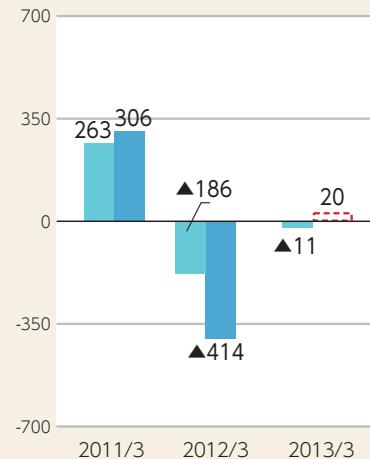
● 連結経常利益

(億円)



● 連結四半期純利益

(億円)



■ 第2四半期累計 ■ 通期 □ 通期予想

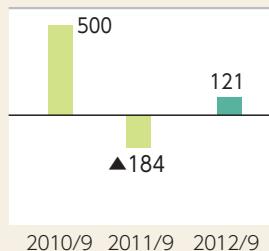
連結損益変動要因

●売上高 (億円)



■コンテナ船の運賃修復が進んだほか、自動車船の輸送量が昨年の震災の影響から大幅に回復したことなどにより前年同期比で9.9%の増収。

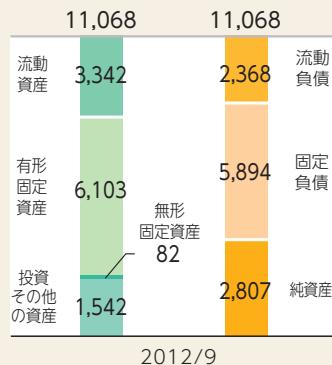
●営業利益 (億円)



■燃料油価格の高止まりや円高による影響はあったものの、売上高の増加および効率的配船や減速航行による燃料消費量の削減などコスト削減に努めた結果、前年同期の営業損失から121億円の営業利益に黒字化。

連結財政状況

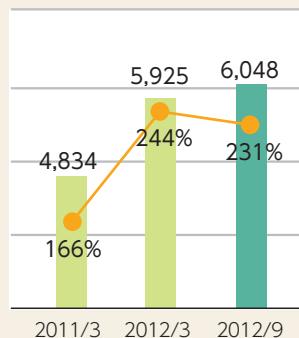
●資産



●負債・純資産 (億円)

■現預金および有価証券等の増加により、資産は前期末から402億円増加。負債は劣後ローンなどの長期借入金の増加により194億円増加。純資産は公募増資により207億円増加。

●有利子負債 (億円) / DEレシオ*

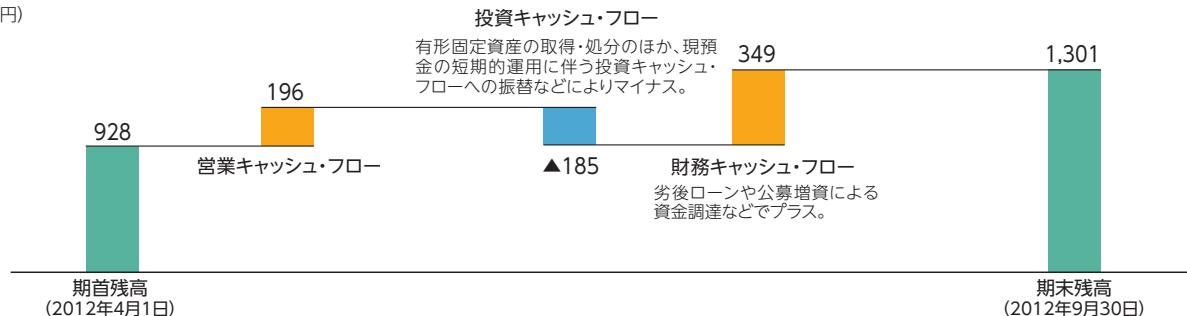


■劣後ローンなどにより有利子負債は前期末から123億円増加したものの、公募増資による自己資本の増加により、DEレシオは244%から231%へ13ポイント低下。

* Debt Equity Ratio 負債比率

連結キャッシュ・フロー

(億円)



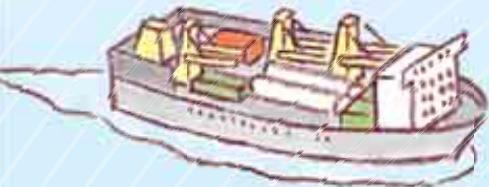


世界をつなぐ “K” LINEビジネス

川崎汽船は世界の海上輸送のニーズに適應した、さまざまなタイプの船を保有・運航する世界有数の総合海運会社です。現在では、世界中の拠点や海上で働くグループ従業員約7,700人が“K” LINEブランドのもと、「エクセレントキャリア」を目指して航海を続けています。

重量物船事業

ドイツ子会社の重量物専門船社SALグループを通じて、エネルギー産業やインフラ関連の大型重量物を輸送しています。



近海・内航事業

近海部門ではアジア水域を中心に石炭などの産業基幹物資を輸送。内航部門では石灰石、紙などの原材料や、国内定期航路網により生活物資を輸送しています。



コンテナ船事業

世界中に展開している航路網により原料素材から一般消費財まで多種多様な品目をコンテナで輸送する事業です。

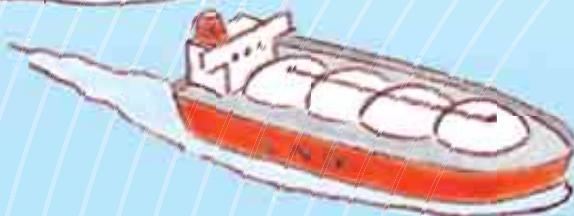
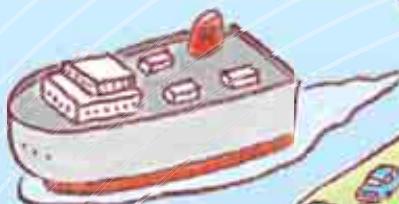


液化天然ガス輸送船事業・油槽船事業

発電燃料や都市ガスに利用されるLNGの輸送や、原油、石油製品やLPGなど石油関連の海上輸送を行っています。

自動車船事業

自動車輸送のパイオニアとして乗用車やトラックなどの輸送サービスを提供しています。



物流事業

陸上・海上・航空貨物輸送、倉庫業など、多様な物流ニーズに対応する総合物流サービスを提供しています。

いま注目を集める「海洋資源開発」での当社の取り組み



海洋資源開発とは、海底下に眠る石油や天然ガスを探鉱・開発・生産する事業で、世界的なエネルギー需要の高まりを受け、急速に拡大しています。当社はエネルギー資源輸送で培った知見を活かし、海洋資源

開発の支援に関わる諸事業に取り組んでいます。

探鉱に従事するドリルシップ事業では、当社が保有参画する最新鋭船(写真上)が、今期からブラジル国営石油会社 ペトロbrasの長期貸船契約に入り、同国沖

で掘削作業を開始しました。

また、探鉱・開発・生産活動を支援するオフショア支援船事業では、当社のノルウェー子会社が世界最大級の最新鋭船7隻を運航し、同国営石油会社 スタットオイルやペトロbras等と貸船契約を結び、北海およびブラジル海域で稼働しています。

当社は、今後も海洋資源開発の支援およびエネルギー資源輸送に、総合的に取り組んでいきます。

現地
レポート

ノルウェー子会社 “K” LINE OFFSHORE AS社より

当社はノルウェーでオフショア支援船を所有・運航しています。既存運航船には無い特殊な運航知識を求められる新事業領域に乗り出したことから、ビジネスの手法が異なるために契約交渉面での苦労をしましたが、現在では当社の高仕様船、乗組員の能力、安全運航実績などが認められ、運航船の7隻すべてが有力顧客に備船され、その能力をフルに発揮しています。

これからもお客様からの信頼を得べく社員・乗組員とともに最高のサービスを提供してまいります。



海洋資源開発事業

資源開発の上流分野である油田・ガス田の探鉱・開発・生産において物資輸送や掘削・生産を支援する事業です。

ドライバルク事業

ばら積み船による石炭、鉄鉱石、穀物、製紙原料などの原材料輸送サービスを提供しています。

躍進期 1960年代～1970年代初頭

高度経済成長期の“K”LINE



コンテナ輸送と自動車輸送を いち早く近代化し、 わが国の輸出産業の発展に貢献

高度経済成長期の“K”LINE

1960年代に入ると日本経済は成長率が年平均で10%を超える高度成長期を迎えました。造船、自動車、鉄鋼などの分野における生産量は、世界で1-2位の水準となり、68年のGNP(国民総生産)はアメリカに次ぐ世界第2位へと躍進しました。



第一とよた丸

こうした大きな潮流の中で、当社は果敢な展開を行いました。**68年**のカリフォルニア航路を皮切りに、**主要航路のほとんどをコンテナ化**。膨大な投資が必要なことから、当初こそ他船社との共同経営によるコンテナ輸送を実施しましたが、徐々に独自性を発揮し、わずか3年後の71年にはアジアー北米太平洋岸を単独で結ぶ**三国間航路**を開設しました。こうした展開は、当社の独自性を今に語り継ぐ出来事となりました。また、航路新設と並行して、国内主要港に次々と自営ターミナルを開設。71年には、アメリカにおける自営ターミナル運営のための現地法人を設立。翌72年にはアメリカ **ロングビーチ港に自営ターミナル**を作り、80年代の北米西海岸におけるターミナル展開の礎を築きました。

一方、日本の主要産業となった自動車製造業では、61年に輸出台数が1万台を突破。トヨタ自動車が出した自動車船の整備計画に14社が応札し、一番札を引いて契約を獲得した当社は、上下するデッキを備えた、積載

1968年竣工のフルコンテナ船第1号である
初代「ごうるでん げいと ぶりっじ」のコンテナ積載能力。
積載能力は、20フィートコンテナに換算した個数で表されます。
単位は、TEU (twenty-foot equivalent unit)。
716TEUとは、20フィートコンテナを
716個積載できることを表します。



初代 ごうるでん げいと ぶりっじ

可能台数1,250台のカーバルカー(*)「第一とよた丸」を68年に竣工。その後自動車専用船への取り組みを本格化し、積載可能台数2,000台という**わが国初の自動車専用船**「第十とよた丸」を建造。これをPCC (Pure Car Carrier)と命名、その後の自動車専用船の代名詞として現在に至っています。73年には、当時、世界最大の**4,200台**積みPCCを建造。高度な品質管理が求められる自動車輸送を行う船会社は、世界に数社のみであり、当社の自動車輸送技術は、日本はもちろん世界の自動車産業の発展に寄与することとなりました。

(*)自動車穀物兼用船。往航で自動車を積み、復航で穀物を積む船のこと。

1960年代～1970年代初頭

世界では、日本では…

61年、旧ソ連が有人人工衛星の打ち上げに成功。69年には、アメリカが月面着陸を達成、熾烈な宇宙開発競争が繰り広げられました。67年には欧州連合 (EU) の前身である欧州共同体 (EC) および、東南アジア10か国の地域協力機構「ASEAN」が発足しました。

日本では、64年に東京オリンピックが開催され、東海道新幹線が開業しました。70年には大阪・万国博覧会も開催され、太平洋戦争からの復興と著しい経済発展を世界に印象付けました。

大型船隊による高品質な コンテナ輸送で国際競争力を強化

現在当社は、多頻度で安定的なスケジュール、かつ高品質なサービスを提供することでコンテナ輸送の差別化を図り、世界中の顧客から評価を受けています。海陸の接点となるコンテナターミナルを国内、米国、欧州で運営しているほか、北米では**ダブルスタックトレイン**と呼ばれる2段積みコンテナ専用列車を運行するなど、自前の輸送基盤を有しています。

2001年、COSCO（中国）、陽明海運（台湾）、韓進海運（韓国）とともに結成した**CKYHグリーンアライアンス体制**の下、東西基幹航路（アジアー北米、アジアー北欧州・地中海、北米ー北欧州）を主体に他航路においても協調体制を確立・深化し、各社船隊の最適配船と顧客ニーズを踏まえたサービスの増強に努めています。



Houston Bridge

キーンナンバー

8,614
TEU



2012年竣工の最新鋭船
「Houston Bridge」の
コンテナ積載能力です。

大型船隊の整備としては、09年までに8,212TEU型船8隻が竣工し、12年から13年にかけては、さらに大型となる**8,614TEU型船**5隻が竣工。これらは順次、アジアー北欧州・地中海航路に投入されています。最新技術を取り入れた船隊を整備することにより、さらなるサービス品質の向上と国際競争力の強化を図っています。

【豆知識】

コンテナ

大きさは、全長20フィート（約6メートル）と、倍の40フィートの2種類が主流で、当社は約38万個を扱っています。固有のコードにより、行き先、積荷、ターミナルのどの位置に置かれ、いつ、どんな順番で、どの船に積み込まれ、そして、どこの港で、どんな順番で下ろされるか、すべてコンピュータで管理されています。コンテナ化される前は96時間もかかっていた荷役が、コンテナ化後では同じ荷物量でもわずか6時間で完了。固有のコードとコンピュータ管理により、輸送の効率化を実現しています。

[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	177
共有船	19
傭船	351
合計	547

[大株主] (上位10名)

株主名	持株数(千株)	持株比率(%)
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口)	54,595	5.82
日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口)	42,101	4.48
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	30,000	3.19
JFEスチール株式会社	28,174	3.00
株式会社損害保険ジャパン	27,295	2.90
CBNY DFA INTL SMALL CAP VALUE PORTFOLIO	16,767	1.78
HSBC PRIVATE BANK (SUISSE) SA HONG KONG BRANCH - CLIENT ACCOUNT	15,426	1.64
日本生命保険相互会社	14,331	1.52
東京海上日動火災保険株式会社	14,010	1.49
THE BANK OF NEW YORK- JASDECTREATY ACCOUNT	12,857	1.37

(注) 持株比率は自己株式(1,342,087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 55,693名

[従業員の状況]

従業員数 7,746名

[参考(単体)]

運航船腹 415隻
従業員数 671名

[役員]

●取締役

取締役会長 前川 弘幸
* 取締役社長執行役員 朝倉 次郎
* 取締役副社長執行役員 佐伯 隆
* 取締役専務執行役員 村上 英三
* 取締役専務執行役員 吉田 圭介
* 取締役専務執行役員 鳥住 孝司
取締役専務執行役員 佐々木 真己
取締役常務執行役員 鈴木 俊幸
取締役執行役員 山口 高志
取締役執行役員 鳥山 幸夫
取締役執行役員 有坂 俊一
☆ 取締役 藪中 三十二
☆ 取締役 木下 榮一郎

●監査役

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

●執行役員

常務執行役員 青木 宏道
常務執行役員 今泉 一隆
常務執行役員 青木 良行
執行役員 門野 英二
執行役員 浅野 敦男
執行役員 河内 満
執行役員 坂本 憲司
執行役員 針谷 雄彦
執行役員 明珍 幸一
執行役員 松川 一裕
執行役員 園部 恭也

(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	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
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 0120-782-031(フリーダイヤル) 取次事務は三井住友信託銀行株式会社の本店および全国各支店で行っています。
(電話照会先)	
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。