

# 株主通信



第146期第2四半期報告

2013年4月1日～2013年9月30日

証券コード: 9107



## 株主の皆さまへ

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。2013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。

2013(平成25)年度第2四半期(2013年4月1日から2013年9月30日まで)は、米国経済が緩やかな回復傾向を見せ、債務問題を背景として景気低迷が長期化していた欧州でも下げ止まりの兆候が見られるようになりました。新興国においては、中国で経済成長減速に歯止めがかかりつつありますが、インドなどでは引き続き低い経済成長率となりました。

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の項目でご説明して

いるとおりです。海運業を取りまく事業環境は依然として不安定な状態が継続しており、今後も予断を許さない状況が続くと考えています。

そのため、配当につきましては、すでに発表しておりますとおり中間配当を見送ることとさせていただきます。期末配当は1株当たり3.5円を予想しています。

当社グループは、利益を計上して株主の皆さまに還元できるよう、また社会的責任を自覚し適正な事業運営を行うよう、役員・従業員一丸となって引き続き努力してまいりますので、株主の皆さまには何卒ご支援のほどよろしくお願い申し上げます。

2013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、2013年9月末時点での株主の皆さまにお送りしています。

[表紙写真] 左: ケープサイズ「CAPE PEONY」 中: コンテナ船「HUMBER BRIDGE」 右: 自動車船「EUPHRATES HIGHWAY」

今後の当社の成長と安定収益の拡大に向け、  
成長分野である自動車船事業と  
LNG輸送船事業に積極的に  
取り組んでいきます。



**Q1** 2012年4月に策定した中期経営計画「“K”LINE Vision 100 -Bridge to the Future-」の進捗状況をお聞かせください。

当社は2011年度に大きな赤字を出し、自己資本にかなり影響を与えました。2012年度には、コンテナ船事業における運賃修復、コスト削減に加え、年度後半からの円高是正による為替差益の押し上げ効果もあり、ほとんどの財務指標は中期経営計画の2012年度目標数値を上回ることができました。特に自己資本は、中期経営計画2,600億円に対して2013年3月末で3,406億円となり、自己資本比率も、23.4%の計画から28.9%まで引き上げることができました。9月末ではそれぞれ3,832億円、30.7%となり更に引き上げられています。同様に、有利子負債比率(DER)および有利子負債から現預金を差し引いた正味のDERも、相当に改善すること

ができました。唯一、営業キャッシュフロー(CF)が670億円の計画に対して598億円ということで、事業環境が思わしくないということを反映し、中期経営計画を下回っています。財務の健全化のためには、営業CFから投資CFを差し引いたフリーCFを黒字化することが必要です。そのため投資CFの圧縮に向け、投資削減だけでなく資産の売却による現金化にも会社一丸となって取り組みました。私は、引き続きやるべきことをきちとやることによって、更に財務を健全化し、株主の皆さまやお客さまからの信頼を取り戻すことが現在の当社にとって最も重要な課題だと認識しており、今年度においても成果を出したいと考えています。

## 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、米国経済が緩やかな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などを鑑み、需要に即した減便や減速運航その他のコスト削減策を進め、運賃修復にも引き続き取り組みます。少し先の話になりますが、2015年には大型省エネ新造船を基幹航路に投入して収益性を強化することとしており、「選択と集中」戦略で収益力を強化します。

ドライバルク事業では、船腹の過剰感はまだ存在しますし、新造船発注も見られますが、船腹供給のピークは過ぎたと考えています。当社グループはこれまでも船隊に見合った中長期貨物の獲得に注力してきましたが、今後も船と貨物のバランスに留意して、マーケットに左右されにくい体制を維持していきます。

自動車船事業では、欧州市場低迷の長期化や、中国・インド・ロシアなど新興国市場の成長鈍化が懸念材料となっていますが、北米や中近東市場などが好調に推移しており、完成車の海上輸送需要としては、一般的に堅調に推移するものと予想します。

エネルギー資源輸送事業では、液化天然ガス輸送船・大型原油船・LPG船は、中長期の傭船契約を背景に安定的に利益を生み出せる見込みです。一方、

中型原油船・石油製品船は、市況の本格的な回復にはしばらく時間を要するものの、既に船腹量を大幅に削減していますので、利益への悪影響は限定的なものに留められる見込みです。

内航定期船輸送においては、北海道／関東／九州の輸送需要に的確に応えるべく代替船の建造など船隊整備を検討し、更に積極的な営業展開を図ります。フェリー輸送においては、東北・北海道地域に密着した生活航路という使命を果たすべく、安定した運航に努めます。

海洋資源開発事業では、オフショア支援船は就航から5年を迎え、ようやく軌道に乗ってきました。ドリルシップと併せ、安定稼働による収益への貢献を見込みます。

重量物船事業では、市況の回復には時間を要する見込みですので、構造改革の取り組みを継続して収支改善を図ります。

## Q3 今後の当社の成長分野は どこだとお考えですか？

当社の主要な事業であるコンテナ船事業は、今後も世界的に需要の拡大が見込まれる成長分野と認識していますが、他社との競争が厳しく、また長期契約がほとんど無いという事業特性から運賃市況の変動に曝<sup>さら</sup>されるため、残念ながら収支という観点からは

安定性に欠けると言わざるを得ません。当社は中期経営計画の下、安定収益の拡大に取り組んでいますが、特に自動車船事業と液化天然ガス(LNG)輸送船事業を成長分野として考えています。

自動車船事業では、7,500台積みの次世代大型自動車専用船4隻の建造を決定しました。世界の完成車荷動きは着実な成長が見込まれ、船腹需要は中長期的に底堅く推移し、建設・鉱山機械需要も徐々に回復してくるものと予想しています。この新造船の投入により、当社の大きな柱である完成車の輸送に加え、第二の柱と据える重建機類・鉄道車両等の輸送を強化します。この4隻の大型新造船は高齢船の代替との位置づけとなりますが、引き続き更なる効率性を追求すべく船隊整備を進め、多種多様な輸送ニーズに積極的に対応していきます。



液化天然ガス輸送船事業では、本年4月に当社単独としては初の中部電力殿向け1隻、並びに6月には国際石油開発帝石殿向けおよび豪州イクシスLNGプロジェクト向け各1隻、合計3隻の新造船長期備船契約を締結しました。豪州、中東、西アフリカなど既存のガス田に加え、北米のシェールガスをはじめ北極圏を含むロシアや東アフリカなど新規のガス田プロジェクトが立ち上がってきています。LNG船は高船価であり個別案件の投資規模は大きくなりますが、当社は収益性を重視しつつ案件を選別の上、ファイナンスを工夫し、安定収益の拡大と財務体質の強化を図っていく所存です。

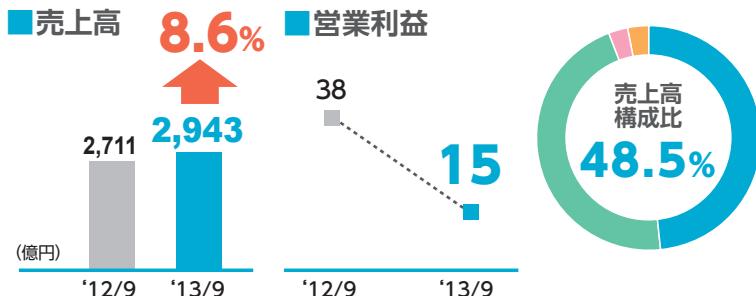
#### Q4 2018年満期ユーロ円建転換社債型 新株予約権付社債(500億円)の 発行背景をお聞かせください。

中期経営計画で掲げた使命である「安定収益体制の構築」、「財務体質の強化」に取り組む中、成長戦略の更なる推進およびそれに伴う資金の確保と財務基盤の一層の安定化を目指したものです。既に発表しているとおり、調達した資金は自動車船やLNG船などに係る設備投資資金および有利子負債の返済に充当します。

# グループ業績の概況

事業別概況 2013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、欧州航路で荷量減に対応した当社スペース削減やアジア・南北航路における不採算航路の合理化で、全体で前年同期比10%減。コスト削減に取り組むも、運賃修復は小幅にとどまり業績は悪化。

#### 物流

日本出しの航空輸出貨物の取扱高の減少で業績は悪化。

**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などで収益性の改善に努める。

#### ・運航隻数

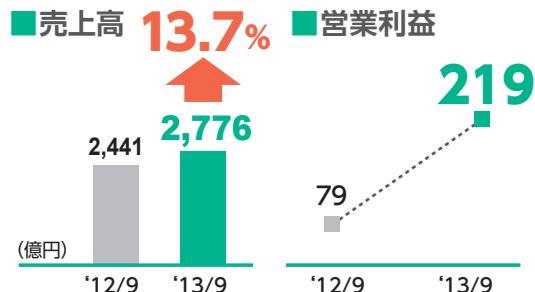
75 前年同期比 +1

	8,000TEU型	13
	5,500TEU型	18
	3,500TEU型	26
	2,800TEU型	2
	2,000TEU型	13
	1,400TEU型	3



(※億円未満は四捨五入)

## 不定期専用船



### ドライバルク

大型船では鉄鉱石荷動きの改善など船腹余剰感の緩和により市況上昇、その影響などにより中小型船も改善。運航コスト削減や効率的配船にも努め増収増益。

**通期見通し** 大型船・中小型船共に市況は回復傾向にあるものの、船腹余剰感も払拭されていない。配船の効率化などあらゆる収支改善策に取り組む。

#### ・運航隻数 262 前年同期比 +10

ケープサイズ	97
オーバーパーナマックス	30
パナマックス	52
ハンディマックス	50
スモールハンディ	21
チップ+パルプ	12



### 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船は中長期契約の下で順調に稼働。中型原油船、石油製品船は船隊規模の縮小で市況低迷による影響を限定的なものとし、全体として増収増益。

**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、石油製品船は効率的配船により収支改善を図る。

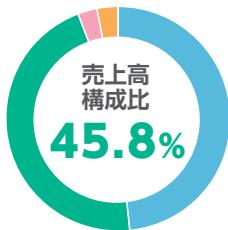
#### ・運航隻数 65 前年同期比 -1

LNG輸送船	43
大型原油船	8
中型原油船	5
石油製品船	4
LPG船	5



## ✓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、全体として増収増益。



## 自動車船

完成車荷動きは概ね堅調。しかし、日本からの完成車輸出台数は一部を除き伸び悩み、当社の総輸送台数は約4%減少。一方で、中近東や中南米航路で利益を確保し増収増益。

**通期見通し** 完成車の海上輸送需要は世界的には堅調。日本メーカーの海外生産移転により、日本からの完成車輸出の回復は短期的には難しい見通し。

## ・運航隻数

97

前年  
同期比  
-4

6,000台型	36
5,000台型	25
4,000台型	19
3,000台型	3
2,000台型	8
800台型	6



## 近海・内航

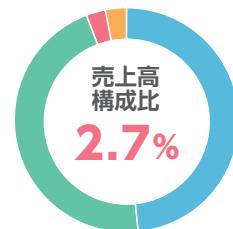
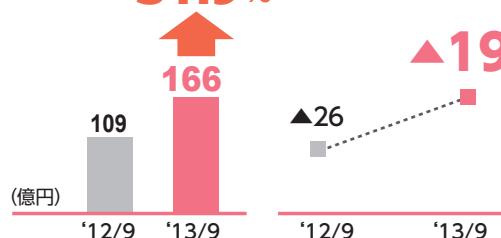
近海船はバルク・木材輸送が堅調で増収となり損失幅が縮小。内航船は不定期・定期・フェリー各部門とも輸送量が増え増収増益。

**通期見通し** 近海船では船腹量の調整・コスト削減を図る。内航船では新規顧客の開拓を進め、積極的営業展開を進める。



## 海洋資源開発及び重量物船

■売上高 51.9% ■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全船が順調に稼働。ドリルシップ（海洋掘削船）も収益に貢献。全体では為替評価損の影響で業績悪化。

### 重量物船

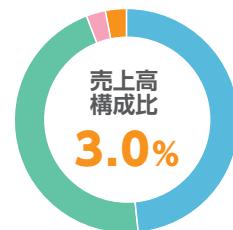
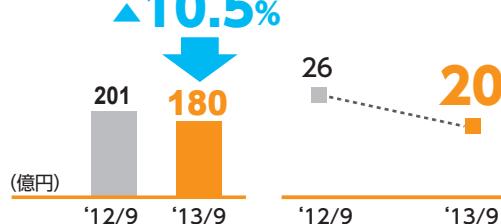
市況低迷が継続するも、のれん代の償却負担がなくなり損失が縮小。

**通期見通し** オフショア支援船とドリルシップは安定稼働により収益に貢献。重量物船は早期の市況回復は見込めないが、高収益のプロジェクト貨物輸送契約の獲得により収支改善を図る。



## その他

■売上高 10.5% ■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減収減益。



# 財務ハイライト

## 為替変動

(円/USドル)



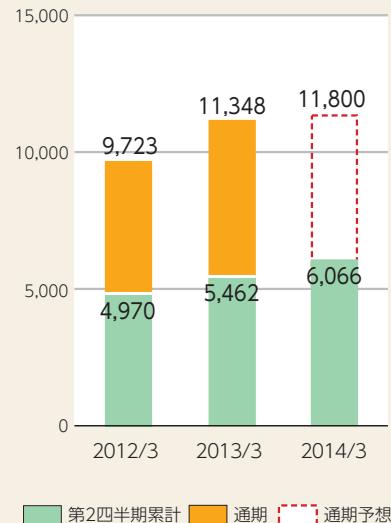
## 燃料油単価推移

(USドル/MT\*)



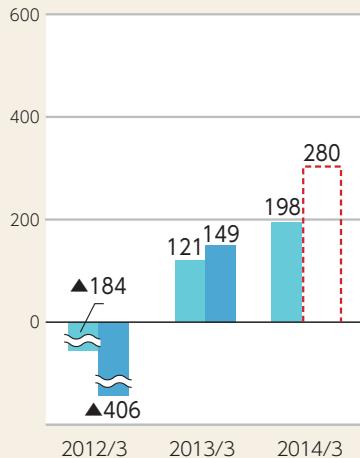
## 連結売上高

(億円)



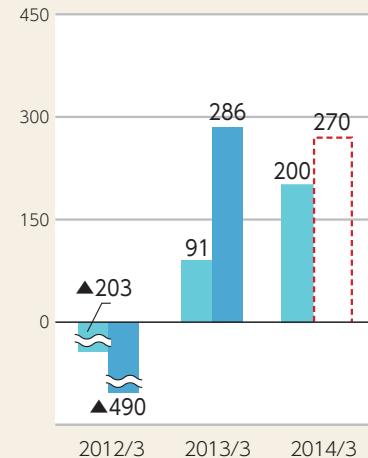
## 連結営業利益

(億円)



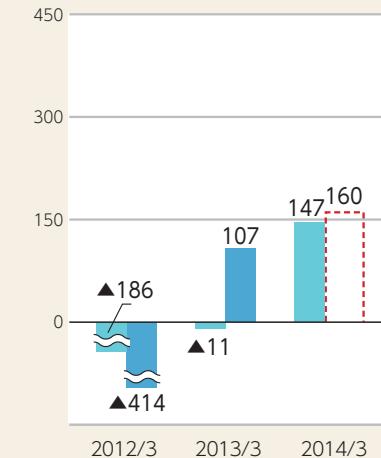
## 連結経常利益

(億円)



## 連結四半期純利益

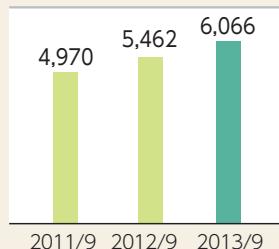
(億円)



■ 第2四半期累計 ■ 通期 □ 通期予想

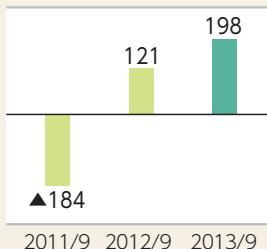
## 連結損益変動要因

### 売上高 (億円)



■ コンテナ船市況は低迷、自動車船は日本からの完成車輸出台数が伸び悩む一方で、中国向け鉄鉱石輸送量の増加でドライバルク市況は大幅に回復。円高是正による増収効果が大きく、前年同期比で11.0%の増収。

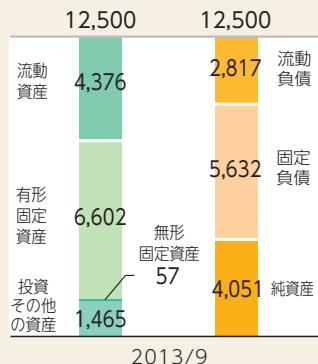
### 営業利益 (億円)



■ 燃料価格高騰の鎮静化による収益改善や円高是正による増収効果に加え、効率的配船や減速運航による燃料消費量削減などに努めた結果、前年同期比で62.7%の増益。

## 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などの増加により、資産は前期末から696億円増加。負債は転換社債の償還と新規発行による増減などにより264億円増加。純資産は利益剰余金の積み上げおよび有価証券評価差額金の増加などにより431億円増加。

### 有利子負債 (億円) / DER (負債比率)\*

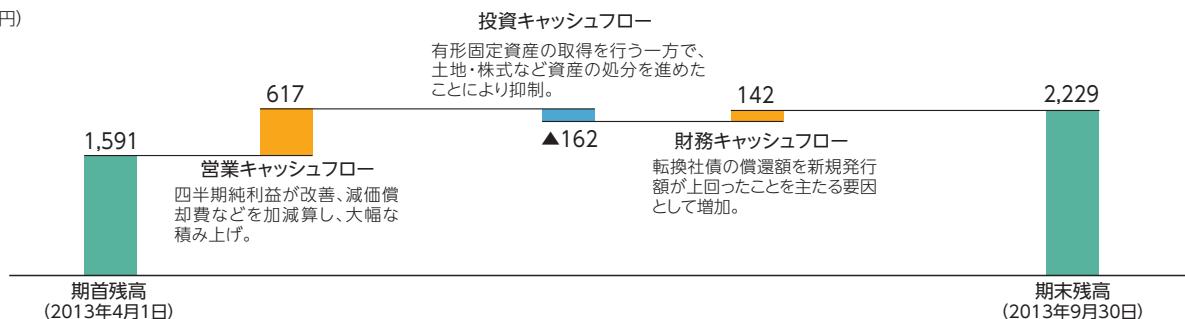


■ 転換社債発行などにより有利子負債は前期末から210億円増加したものの、自己資本を順調に積み増し、DERは185%から170%へ15ポイント改善。

\*DER: Debt Equity Ratio

## 連結キャッシュフロー

(億円)



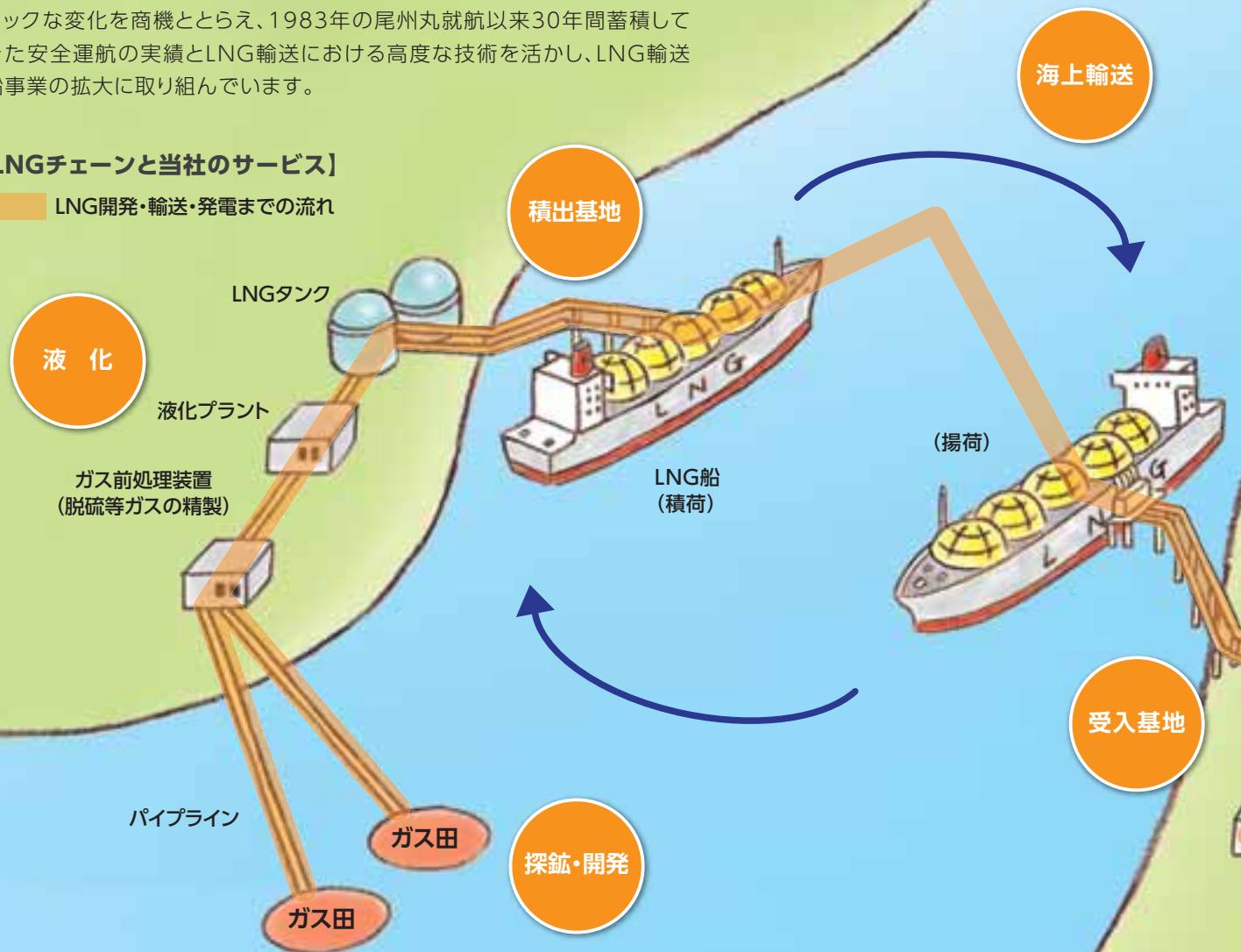


## 世界をつなぐ“K”LINEビジネス:LNG輸送船事業

北米のシェールガスをはじめ新たなLNG供給地の開発が見込まれる一方で、新興国によるLNG獲得に向けた活動が活発化するなど、LNGトレードのグローバル化、多様化が加速しています。当社グループではこのダイナミックな変化を商機ととらえ、1983年の尾州丸就航以来30年間蓄積してきた安全運航の実績とLNG輸送における高度な技術を活かし、LNG輸送船事業の拡大に取り組んでいます。

### 【LNGチェーンと当社のサービス】

LNG開発・輸送・発電までの流れ



## ❗ 事業拡大に向けた取り組み

### 国内大手企業との長期傭船契約・造船契約の締結

日本船社として初めてLNG輸送を手掛けた当社のノウハウと、欧米メジャーとのビジネスを通じて構築してきた世界的なネットワークは、日本の電力会社・ガス会社などの需要家にも高く評価されています。2013年4月に当社単独としては初の中部電力(株)向け1隻や、2013年6月に国際石油開発帝石(株)および豪州イクシスLNGプロジェクト向け新造LNG船2隻の長期傭船契約の締結に至りました。今後も安全管理、技術力に磨きを掛け、積極的な新規受注による事業拡大で、中期経営計画で掲げた安定収益の積み上げを図ります。



## ❗ 市場成長性

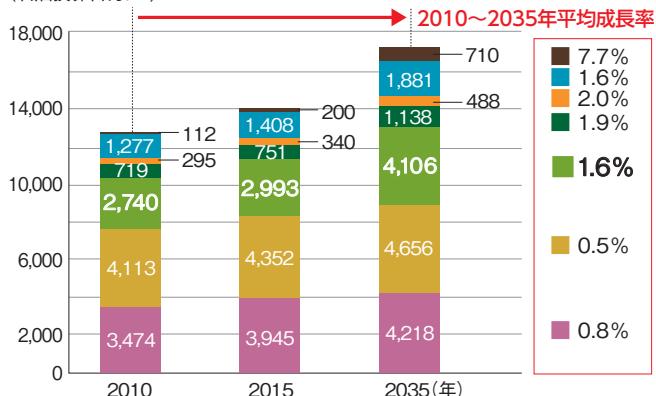
### 世界の天然ガス需要は拡大傾向

世界の一次エネルギー需要は、中国、インドなどの新興国需要にけん引され、2010年から2035年までに35%増大すると予想されています。エネルギー源別で見ると、天然ガスの需要は年率1.6%で増加し、2035年には石炭に迫る24%を占める見通しです。

(出典：国際エネルギー機関(IEA)「世界エネルギー展望2012」)

#### 世界の第一次エネルギー需要

■石炭 ■石油 ■天然ガス ■原子力 ■水力 ■バイオマス ■再生可能ほか  
(石油換算百万トン)



## 「LNG」とは…?



LNG(液化天然ガス)とは、気体である天然ガスを-162℃以下で冷却し、液体にしたものです。液化することで気体の約600分の1の体積となり、輸送・貯蔵に便利となります。大気汚染や温室効果ガスの要因となる有害物質の排出量が石油・石炭に比べて圧倒的に少ないクリーンエネルギーです。



都市ガス

## 激動期 1970年代初頭～1980年代

激動期を乗り切った“K”LINEスピリット



### “K”LINEスピリットの発揮による 迅速な施策の「実行」と 将来を見据えた「英断」が次代の礎に

#### 景気の荒波を乗り切った“K”LINE

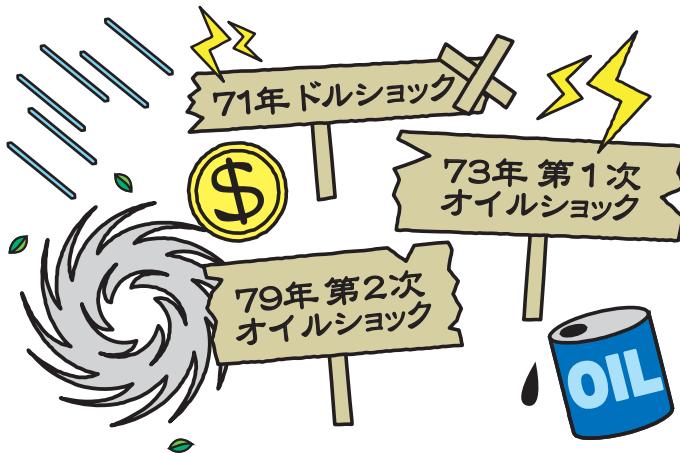
60年代後半の海運黄金時代を経て、海運各社はさらなる業容拡大を見据えた体制で70年代を迎えましたが、その好況は続かず、状況は一変しました。戦後初のマイナス経済成長の要因となった71年のドルショック、73年の第1次オイルショックは、原油の荷動きにも深刻な打撃を与えました。しかも、60年代以降、海運各社が石油需要

増大を予測して20万DWTクラスの超大型タンカーの建造を進めてきたことで船腹が過剰となり、タンカー市況は急落。当社は、**76年～77年**の2年間で10隻の**タンカーを売却**、4隻を政府の石油国家備蓄用船舶として提供するなど損失削減に努めました。

さらに、**79年**の第2次オイルショックが世界不況を招き、世界的に荷動きが激減、タンカー部門に加えて、定期船部門、ドライバルク部門の**3部門同時不況**となりました。

その後、不定期船運賃市況の上昇や、為替レートの円安シフトなどを要因とするわが国輸出の大幅な伸びにより、業績が回復しました。しかし、これも一時的なものに過ぎず、北米定期航路の競争激化、依然として続くタンカー市況の低迷、発展途上国向け荷動きの停滞により、業績回復は阻害されました。

そして**87年**、新しい企業基盤の確立を目指した「**緊急合理化計画**」を策定。その中で、海上従業員を対象とした





コンテナ船「まんはったん ぶりっじ」1987年竣工

「緊急雇用対策」、陸上従業員を対象とした「自主選択特別退職制度」の実行は、苦渋の決断であり、大きな犠牲を払った生き残り策でした。

この間、**83年**には、日本初のLNG船「尾州丸」が**就航**しました。また、**86年～88年**にかけ**北米定期3航路**において、それまでの日本の同業他社との共同配船体制を解消し、**当社単独配船**（北米西岸）や**外国船社との共同配船**（パナマ運河経由北米東岸）という新たな体制にいち早く移行しました。

「自主独立」「自由闊達」「進取の気性」で表される“K”LINEスピリットを発揮した迅速な施策の「実行」と、将来を見据えた「英断」が、次代の確かな礎となりました。



1970年12月 ワシントンD.C.で開催された10カ国蔵相会議で改定された円/ドルの新交換レート。

## 1970年代～1980年代

### 世界では、日本では…

72年、東西ドイツが、相互に主権国家であることを承認する「東西ドイツ基本条約」に調印。75年、長きにわたるベトナム戦争が遂に終結。

日本では、72年、「あさま山荘事件」が衝撃を与えました。78年には日中平和友好条約が調印されるなど外交面でも新たな局面を迎えた時期でした。85年の「プラザ合意」を経て為替レートは、一気に70円もの円高となる171円に達し、バブル経済へと突き進んでいきます。そして、89年、昭和天皇が崩御され、「平成」へと新たな時代を迎えました。

## 激動の世界情勢においても 適切な施策の実行と 収益機会の開拓に挑戦

08年3月に中期経営計画「K」LINE Vision 100」を策定。その直後の08年9月、米国投資銀行リーマン・ブラザーズが破綻し、世界に大きな衝撃を与えました。ドルへの信頼感が失われていく中、09年10月、ギリシャの巨額な財政赤字が発覚、その波及懸念から欧州経済が失速したことにより、海運市況が各部門とも低迷。3部門同時不況の再来を感じさせるものでした。

そして、11年3月、東日本大震災が発生。出口が見えない不況の中で、当初の計画をすばやく2度にわたり見直しました。

その結果、13年3月期決算では、航路再編などの合理化策やコスト削減に加え、市場環境に応じた適切な施策が奏功し、中期経営計画「K」LINE Vision 100 -Bridge



アジア地域新規物流事業：二輪車3段積シャーシ



キーナンバー

75.32  
円/ドル

(最高値:2011年10月31日)

2011年10月31日、オセアニア時間で一時戦後最高値となる75.32円をつけ、その後2012年12月まで70円台から80円台前半の円高が続きました。

to the Future-」の必達目標である「**2012年度経常損益の黒字化**」を達成しました。

**大型コンテナ船の船隊整備**や**次世代大型自動車専用船の建造**、現地法人と連携した**アジア地域新規物流事業の開発**など、各事業において「K」LINEスピリットを十分に発揮し、新たな収益機会の開拓に果敢に取り組んでいます。

### 【豆知識】

### 船名の由来

太平洋戦争までは、就航先の国名や地名を漢字表記したものを船名として採用していました。戦後は、「千曲川」「利根川」など、川崎汽船の「川」から、日本の河川名を冠してきました。現在では、コンテナ船は「Bridge」、自動車船は「Highway」、電力炭船は「Corona」など、船種ごとにシリーズ化しています。「Bridge」は、コンテナ船が海の架け橋となって積荷を運ぶイメージ、「Highway」は高速道路を走るイメージ、そして、「Corona」はエネルギーの源泉「太陽」の外層「コロナ」に由来しています。

## 【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	174
共有船	19
備船	360
合計	553

## 【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)	56,584	6.03%
日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口)	55,993	5.96%
みずほ信託銀行株式会社退職給付信託川崎重工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%
チェースマンハッタンバンクジーティーエスクライアツアカウントエスクロウ	20,989	2.23%
ピービーエイチボストンジーエムオーインターナショナルイントリンシツクパリュウ	20,629	2.19%
ザバンクオブニューヨークージャスディックトリーティーアカウント	19,696	2.09%
株式会社損害保険ジャパン	19,107	2.03%
株式会社みずほ銀行	18,688	1.99%
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口9)	15,746	1.67%

(注) 持株比率は自己株式(1,373,657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	52,975名

## 【従業員の状況】

従業員数	7,717名
------	--------

## 【参考(単体)】

運航船腹	422隻
従業員数	660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	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
取締役常務執行役員	有坂 俊一
取締役常務執行役員	山内 剛
取締役執行役員	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	青木 宏道
常務執行役員	青木 良行
常務執行役員	門野 英二
常務執行役員	針谷 雄彦
執行役員	浅野 敦男
執行役員	坂本 憲司
執行役員	明珍 幸一
執行役員	松川 一裕
執行役員	園部 恭也
執行役員	三崎 晃

(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>

## 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](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。