

株主通信



第144期第2四半期報告
2011年4月1日～2011年9月30日

証券コード：9107

 **“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。

東日本大震災、また台風、洪水等の災害により被災および被害に遭われた方々に心よりお見舞いを申し上げます。復興に向けて、当社としても支援を続けてまいります。

さて、2011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。世界経済の状況、事業別の運賃動向、海運市況は5ページから6ページに記載のとおり総じて軟調であり、加えて70円台の円高、前年上期比3割を超える燃料油価格の高騰にさらされ、当社を取りまく環境は大変厳しいものになっています。その結果、減速航行により燃料消費量を減らすなどのコスト削減努力も及ばず、第2四半期連結累計期間では大幅な当期損失を計上することとなりました。この厳しい環境はしばらく続くものと見込んでおり、収支改善に向けて短期的な取り組みだけでなく、当社の事業構造そのものの改革に向けた取り組みを開始しています。

今期の配当につきましては、上記のとおり損失を計上することとなりましたため、中間配当は実施しないこととしました。また、通期でも当期損失の計上となる見込みであることから、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員・従業員一丸となって早期の復配に向けた収支改善と、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。

2011年11月

代表取締役社長

朝倉次郎

CONTENTS

- | | | | |
|-------------|-----|------------------|-------|
| ● 株主の皆さまへ | 1 | ● TOPICS | 9～10 |
| ● トップインタビュー | 2～4 | ● “K” LINE クロニクル | 11～13 |
| ● グループ業績の概況 | 5～6 | ● 会社概要／株式状況 | 14 |
| ● 財務ハイライト | 7～8 | | |

※将来の業績等に関する見通しについては、リスクや不確定な要因を含んでおり、実際の業績等はさまざまな要因により、これらの見通しとは大きく異なる結果となる可能性があります。

厳しい事業環境が続く中、徹底したコスト削減を実施。
中長期的な視点で引き続き収益構造の改革と
財務体質の改善に取り組みます。



【業績概要】

Q1 上半期(4月～9月期)を振り返って、業績の概要についてお聞かせください。

当上半期の海運業を取りまく事業環境は、総じて厳しい状況となりました。

コンテナ船市況は年初に下落した運賃水準の修復が繁忙期の夏場以降も進まず、低迷しました。ドライバルク船市況は、新造船の大量竣工による需給の緩みにより低迷していましたが、中国・インドの旺盛な需要を背景として、夏場以降、大型船を中心に回復しました。

自動車船については、日本出し完成車の荷動きは震災直後の急減から復旧が進み、夏場より本格的に回復しました。

当社グループは、厳しい事業環境のもと、エコ減速航行をはじめとするコスト削減に全力を挙げて取り組みましたが、市況の低迷、円高の進行といった事業環境の悪化による影響を補うには至らず、大幅な損失を計上しました。

【 収支関連 】

Q2 下半期の見通しをお聞かせください。

なんとか巻き返しを図りたいと考えますが、下期は為替レートが77円、燃料油価格が650ドルを前提として計画を立てざるを得ず、事業環境は今後も極めて厳しい状況が続くことを予想しています。売上高は上期と比べて微減の4,940億円、営業損失は116億円、経常損失は187億円、下期純損失は134億円を見込んでいます。

四半期毎の経常損失を比べてみると、第3四半期は158億円、第4四半期は29億円となり、第4

四半期以降、回復することを見込んでいます。

その理由として、コンテナ船市況は、減便等による需給ギャップの改善により、現状より若干の回復が見込まれること、ドライバルク船市況は足元急回復している大型船に牽引される形で中小型船市況も若干の持ち直しを見込むこと、自動車船では日系メーカーが震災による出荷減少を挽回すべく輸出台数を増加させる計画となっていること、さらに油槽船で不採算船の処分(売船)を積極的に進めること等の要因が挙げられます。

Q3 不況の長期化が懸念されますが、当面の課題と収益構造改革への取り組みについてお聞かせください。

海上輸送量は総じて一定の成長を続けると予想していますが、景気低迷による減速に加え、コンテナ船、ドライバルク船、油槽船等の船種において新造船の供給が多いため、当面の船腹需給環境は非常に厳しく、市況の本格的な回復には、なお時間を要するものと予想します。このような環境の下、収益



【 今後の見通し 】

Q4 新規事業の展望について お聞かせください。

当社グループでは新規事業として、主に海洋資源開発分野に注力しています。オイルリグの設置サポートや物資輸送を行うオフショア支援船事業では2010年以降竣工の最新鋭船6隻を含む7隻体制にて事業展開し、うち4隻は中長期契約を獲得しています。また、プロジェクト関連輸送を担う重量物船事業では今年度SAL社を完全子会社化しました。同社は世界最大級のクレーン能力を持つ船を保有する等、超重量貨物の分野に特化した船隊16隻をそろえていることが特長です。また、海上油田の掘削に従事するドリルシップ事業や洋上LNG生産船事業等にも参画しています。これら新規事業への参入が当社グループの安定収益の基盤として発展していくことを目指すとともに、これら事業で培ったノウハウにより、将来のわが国の広大な排他的経済水域における海洋資源開発の取り組みにも貢献することができるものと考えています。

確保のためにコスト削減、配船の合理化、効率的運航を徹底していくことが喫緊の課題です。一方で新興国や、海洋資源開発のような成長が見込まれる分野に対して事業基盤を拡大し、収益の安定化を図っていくことも今後の重要な課題です。

本年5月に収益構造改革委員会の下、収益改善部会を立ち上げ、緊急対応として足元の収支改善に取り組みました。コスト削減運動の推進、配船合理化等による収益性の向上、遊休資産の処分等を中心に検討を進め、収支改善に一定の効果をいただきましたが、上半期の事業環境は厳しく、損失を食い止めるには至りませんでした。引き続き収支改善に向けた取り組みを進めてまいります。また、7月には事業構造改革部会を立ち上げ、中長期的な視点での収益構造の改革、財務体質の改善に向けて取り組んでいます。世界経済の不透明さが増す中、事業環境は当分厳しい状態が続くとの認識のもと、事業ポートフォリオを見直し、効果的な投資を行うべく投資先の選定を行い、収益基盤の強化を図ります。また、投資による適正な事業規模の維持、拡大を図りつつ、財務体質の改善にも取り組みます。

コンテナ船 セグメント

売上高: 2,101億13百万円
 営業損失: 177億23百万円
 経常損失: 183億8百万円
 前年同期比: 減収となり、損失を計上



■ 概況:

- ・北米航路全体の積高は前年比3%増加。
 アジア出し北米向け(東航)は前年比3%減少。
 北米出しアジア向け(西航)は前年比16%増加。
- ・欧州航路全体の積高は前年比9%増加。
 アジア出し欧州向けは前年比3%増加。
 欧州出しアジア向けは前年比15%増加。
- ・南北・アジア域内航路も合わせた当社グループ全体の積高は7%増加。
- ・北米、欧州、南北各航路において、夏場繁忙期の荷動きが力強さに欠け、運賃修復は当初の想定どおりに進まず。
- ・燃料油価格の高騰、円高等の影響もあり、船腹・機器の最大活用、他船社との配船合理化、積高最大化、および各種コスト削減に努めるも、損失を計上するに至った。

■ 見通しと取り組み:

- ・欧州の金融不安、米国における個人消費の低迷、失業率改善の遅れ等から需要は当面不透明な状況が続く見込み。
- ・北米・欧州航路においては、輸送需要に合わせた船隊規模の調整、アライアンスを活用した航路合理化の推進、エコ減速航行等の徹底したコスト削減や運賃修復に取り組む。
- ・底堅い荷動きが依然見込めるアジア域内航路網の拡充等による収支改善に努める。

不定期専用船 セグメント

売上高: 2,298億21百万円
 営業損失: 14億71百万円
 経常損失: 26億70百万円
 前年同期比: 減収となり、損失を計上

■ ドライバルク

前年同期比増収となるも市況低迷、燃料油価格の高騰や円高等の影響で減益



■ 概況:

- ・大型船市況は、新造船の大量竣工による供給増のため、低水準で推移したものの、8月中旬以降、中国の鉄鉱石輸入が堅調な伸びを示して急伸。
- ・中小型船はインドネシア炭の堅調な荷動きが市況を下支えたものの、船腹供給も潤沢であったことから市況は横ばい。

■ 見通しと取り組み:

- ・中国・インド向け貨物の輸送需要は引き続き底堅く推移。
- ・回復基調にある大型船市況に牽引される形で、各船型とも安定的に推移するも、新造船の供給量が多く、市況見通しは不透明。
- ・今後も専用船や数量輸送契約による安定収益の確保を最重要課題として、適正な船隊規模拡大と中国・インド等の新興市場での新規案件の獲得にも努める。

■ 自動車船

運航経費の増大、震災影響による一時的な係船や配船先の変更等配船効率の低下で、前年同期比減収となり、損失を計上



■ 概況:

- ・震災の影響で第1四半期の日本からの輸送台数は急減したものの、国内生産は予想を上回るスピードで立ち直り、完成車輸出も順調に回復。
- ・完成車輸送台数は、復航および三国間航路の荷動きが堅調に推移したことにより、前年比2.5%の増加。

■ 見通しと取り組み:

- ・国内生産は震災の影響から脱し、日本からの輸出は回復傾向。
- ・欧米の金融不安をはじめとする世界経済の不調や極端な円高、タイにおける洪水の影響といった不安定要素も増大。
- ・不透明感が増す当面の荷動きに注視し、効率配船の徹底および運賃修復に努め、収益の確保を図る。

エネルギー資源輸送

全体では前年同期比で減収となるも
損失は縮小

【液化天然ガス輸送船】



■概況:

- ・長期契約船は引き続き順調、中期備船契約に投入中の3隻も収益の改善に貢献。
- ・新規輸送需要には、長期契約が満了した高齢船を投入して対応。

■見通し: 引き続き長期契約船と中期契約船の安定稼働を見込む。

【油槽船】

■概況:

- ・大型原油船の長期契約船では引き続き安定した収益を確保。
- ・中型原油船と石油製品船の市況は予想を下回る水準で推移。

■見通しと取り組み:

- ・新造船の竣工による供給増や世界経済の低迷による需要停滞で市況は引き続き低迷すると予想。
- ・大型原油船では既存契約の維持・延長を通じて安定収益基盤を確保。
- ・石油製品船では顧客層の拡大や効率的配船、コスト削減により収支改善に取り組む。
- ・LPG船は需要増加により、収益の向上を見込む。

【オフショア支援船】

■概況: 新造船6隻全てが竣工して7隻体制となり、うち4隻は中長期契約を獲得。為替評価益等もあり増収増益。

■取り組み: 引き続き長期安定契約の獲得を目指す。

重量物船

荷動きの増加と運賃の上昇により、
前年同期比で増収となり、損失は縮小



■概況と見通し:

- ・第3四半期は季節的要因で貨物は減少するも、市況は緩やかに回復して、収支改善を見込む。
- ・高運賃プロジェクトの進捗遅延で本格回復は来年度以降を見込む。

近海・内航

■概況:

- ・不定期船輸送では、石灰石専用船は安定的輸送量を確保。内航RORO船定期航路は、5月中に原航路に復帰するも、輸送量は停滞。
- ・八戸／苫小牧フェリー航路は原航路に復帰後、北海道からの農産物輸送が順調でトラック輸送量は前年並みを維持。
- ・乗用車および旅客輸送は、旅客需要の低迷に伴い、輸送量は前年比減少。

■取り組み: 国内景気動向が不透明な状況下、積極的な営業活動の展開と安定輸送に努める。

その他

| | |
|--------|-----------|
| 売上高: | 570億52百万円 |
| 営業利益: | 32億17百万円 |
| 経常利益: | 34億89百万円 |
| 前年同期比: | 増収増益 |



■概況:

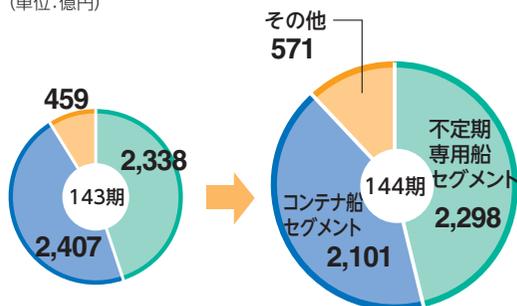
- ・航空フォワーディング事業は震災の影響で日本出し貨物の落ち込みが見られたものの、アジア発着貨物が堅調に推移。
- ・国際物流事業の収支下支えも収益増に寄与。

■見通し:

- ・物流・港運事業はサプライチェーンの回復に伴い、荷動きは徐々に回復。
- ・引き続きアジア市場の底堅い市況を見込む。

〈売上高〉

(単位:億円)

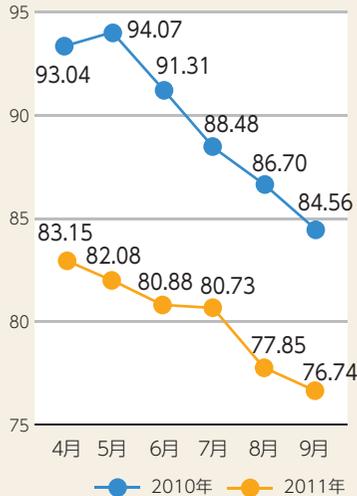


2011年3月期
第2四半期累計
5,204 億円

2012年3月期
第2四半期累計
4,970 億円

為替変動

(円/USドル)



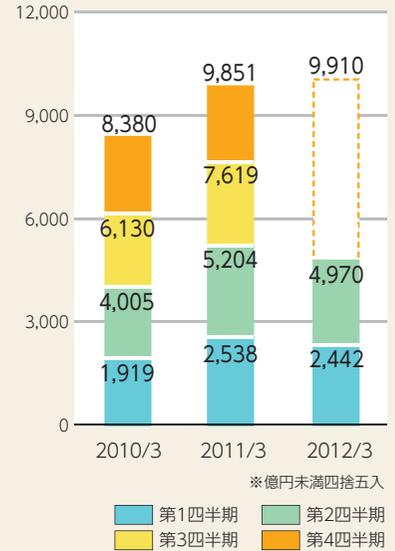
燃料油単価推移

(USドル/MT*)



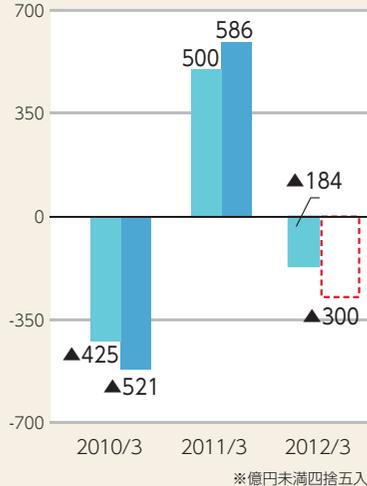
連結売上高

(億円)



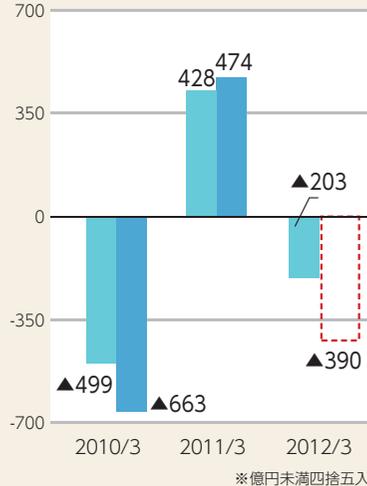
連結営業利益

(億円)



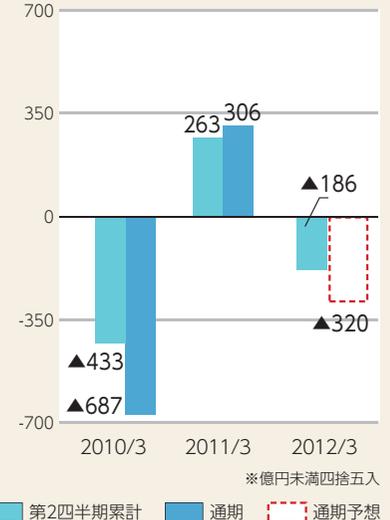
連結経常利益

(億円)



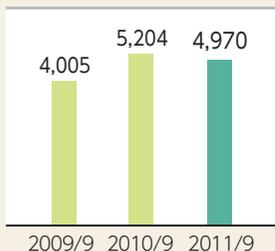
連結四半期純利益

(億円)



損益変動要因

● 売上高 (単位: 億円)



■ 新興国需要が堅調な一方で、欧米の長引く景気低迷、円高の影響、国内における震災の影響による需給環境の悪化により前年同期比で4.5%の減収。

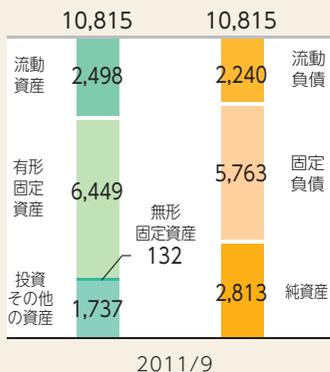
● 営業利益 (単位: 億円)



■ 全力でコスト削減に努めたものの、市況低迷や燃料油価格の高騰、円高の影響等により前年同期の営業利益から一転、営業損失を計上。

財政状況

● 資産

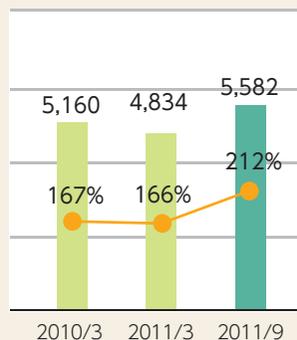


● 負債・純資産 (単位: 億円)



■ 船舶の増加等により資産は前期末から490億円増加。負債は長期借入金の増加等により827億円の増加。純資産は利益剰余金や少数株主持分の減少等により337億円減少。

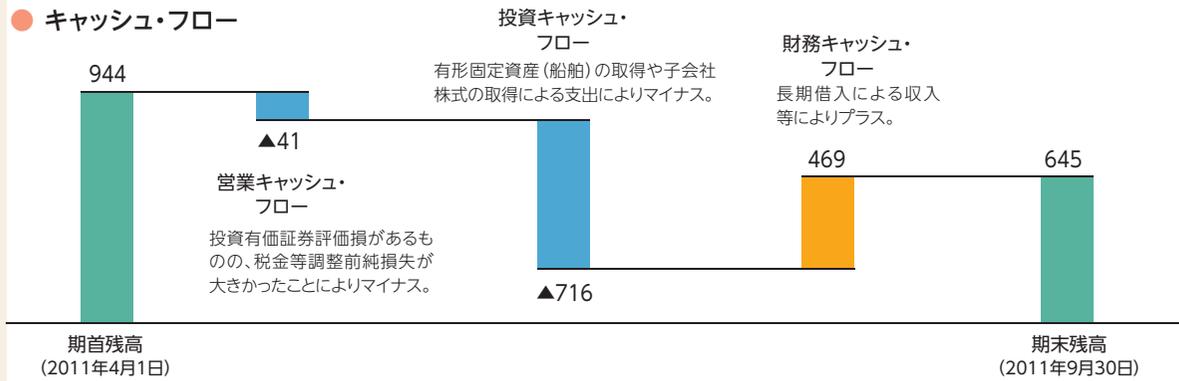
● 有利子負債/DEレシオ* (単位: 億円)



■ 短期、長期借入金の増加により有利子負債は前期末から749億円増加。DEレシオは166%から212%と46ポイント上昇。

* Debt Equity Ratio 負債比率

● キャッシュ・フロー



全国農業協同組合連合会(JA全農)との専用船契約を締結 特定船による長期的計画輸送により、日本への穀物安定供給に寄与

当社は、本年7月、JA全農との間で、北米ガルフ・北米西岸・豪州からの配合飼料用などの原料穀物輸送の専用船契約、および特定船による複数系列の連続航海契約を締結しました。JA全農グループは、国内の配合飼料年間流通量の約3割を取り扱うなど、国内への原料穀物の供給において大きなシェアを占めています。当社は、現行の契約に加えて今回の新規契約の締結により、スポット契約を含め、年間200万トン弱の穀物を輸送することになります。

輸送には、パナマックス型^(※1)や、ハンディマックス型^(※2)のドライバルク船が投入されます。新造船をはじめ当社特定船による長期にわたる計画的輸送で日本への穀物の安定供給と輸送の効率化が可能となり、国内畜産農家の生産支援の一助になるものと期待しています。

※注1：パナマ運河を通航できる載貨重量トンが6万～8万トン(DWT)クラスの最大船型という意味で、長さ900フィート(約274m)以内、幅106フィート(約32m)以内の船を指す。

※注2：ほぼ世界中のどの港でも入港できる、載貨重量トンが1万～5万トン(DWT)クラスのハンディサイズといわれる船型のうち、最大サイズである載貨重量トンが4万～5万トン(DWT)クラスの船を指す。



省燃費・環境負荷低減にも寄与する新型ドライバルク船 “CAPE SASANQUA” 竣工

本年8月、川崎重工業株式会社系列の中国の造船会社「南通中遠川崎船舶工程有限公司」において、20万トン(DWT)型ドライバルク船“CAPE SASANQUA”が竣工しました。本船は、新日本製鐵株式会社向け鉄鉱石および石炭の長期輸送契約船として就航。船名の“CAPE SASANQUA”は、主要寄港地である大分市の花「山茶花(サザンカ)」にちなんで命名されました。

本船は、省燃費型のディーゼル・エンジンを搭載、さらにスクリュプロペラや方向舵などに推進効率を高める新装置を装備し、燃料消費の効率化を図ることで温室効果ガスの排出を減らし、環境汚染防止にも寄与しています。また、燃料油タンクを二重船殻構造の内側に配置し、甲板機器を油圧式から電動化したことで、万一の事故が発生した際にも漏油による海洋汚染を未然に防止することができます。今後も多様化するニーズに積極的に対応することに加えて、省エネルギーや環境保護に配慮した各種船型を整備してまいります。



【本船概要】

主要寸法：全長300.00m／幅50.00m／
深さ24.70m／喫水18.20m
載貨重量：207,860トン(DWT)
総トン数：106,251トン

アジア — 西アフリカ コンテナ航路のサービス改編

当社は、本年8月にアジアと西アフリカを結ぶコンテナ航路サービスを改編しました。従来のコンテナ船8隻によるサービスから新たに3隻を加えた11隻によるサービス体制に改めることで、より安定した定曜日週一便の定期配船を提供しています。

従来のサービスに新たな寄港地としてシンガポールを加えることで、東南アジア発着貨物のサービス頻度が増えるなど、輸送需要が高まる西アフリカ地域（ガーナ、トーゴ、ベナン、ナイジェリア）へのサービスをさらに強化しました。なお、新サービスは当社、チャイナ SHIPPING・コンテナライン社（中国）、ハパックロイド社（ドイツ）、日本郵船株式会社の4社協調により運航されています。今後も安定した高品質なサービスを提供してまいります。

「改編後のサービス図」



大船渡市へ海上輸送用冷凍コンテナの無償提供

当社は、東日本大震災で甚大な被害を受けた東北地方の水産業再開支援策として、岩手県大船渡市を通じて同市の水産加工事業所4ヵ所に冷凍コンテナ計5本を寄贈しました。9月12日早朝、当社グループ会社、日本高速輸送株式会社のトレーラーに積載された20フィート冷凍コンテナが大船渡市に到着、設置されました。当社では、すでに一般社団法人「東北漁業再開支援基金・希望の^{のろし}烽火」プロジェクトに協力し、冷凍コンテナ5本を無償提供していましたが、今回は、これとは別の当社独自の取り組みによるものです。

きっかけは、ボランティアとして復興支援活動に参加した当社社員が、同市関係者から津波で損壊した水産物保冷倉庫の代替確保が急務であると聞いたことでした。早速、検討が開始され、当社関係部署、グループ会社の協力を得て実現にこぎつけました。当社は、引き続き海運業の特性を活かした社会貢献活動に積極的に取り組んでまいります。



損壊した水産加工事業所に設置された冷凍コンテナ



アジアから世界へ、 需要急増に呼応し外航船整備

“K” LINE 第二のスタート

きよかわまる

誰もが望んだ「聖川丸」引き揚げと外航復帰

終戦時の船隊は、創立当初とほぼ同じ**12隻**と大幅に減少しました。外航に堪え得る優秀船は皆無の状態、総船腹量は**31,111トン**(DWT)。“K”LINE 第二のスタートともいえる川崎汽船の戦後復興は、終戦から3年を経た**1948年**、聖川丸の引き揚げから始まりました。

戦前にニューヨーク定期航路に就航していた聖川丸は、空爆で山口県志田岬沖に座礁していました。引き揚げ作業は半浮揚の状態にまでこぎつけながら、



座礁した聖川丸



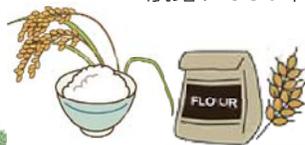
横転、浮揚、また横転と完全浮揚までの3か月余は困難を極めました。この聖川丸が再び戦前の華やかなりし頃の姿を取り戻すことは、当社再建の大きな支えになると、社内の誰もが信じていたのです。

1950年4月、よみがえった聖川丸は、戦後の当社外航船第1船としてタイ米積み取りに就航、さらに4か月後には北米就航許可による配船第1船としてシアトル小麦の積み取りを実施。12月には、当社の新造外航船第1船として和川丸かずかわまるが建造され、その後、ニューヨーク航路再開に備え、3隻が建造されました。

さらに日本と海外を結ぶ外航需要の急増に呼応し、ニューヨーク航路に続いて、1952年に北米北太平洋岸航路、北米—南アフリカ航路、1953年には中南米西岸航路、1954年には豪州航路、西アフリカ

航路、1956年には北米太平洋岸航路、

カリブ海・ガルフ航路、



戦後の復興、高度成長期を経て 現在に

時代の要請に合わせて、 さまざまな船腹を整備

“K” LINEの定期航路の整備が完了し**1960年代**に入ると、高度成長期を迎えたわが国産業は重化学工業化が進展し、積荷の主役は、原油、石炭、鉄鉱石へと変わり、**輸送形態の専用船化**が進みました。時を同じくしてコンテナ船により世界の海上荷動きは著しく増加。**1968年**、川崎汽船はフルコンテナ船第1号「ごうるでん げいとぶりっじ」(初代)を東京—ロサンゼルス間に就航。翌年には日本—東南豪州航路のコンテナサービスを開始しました。

1970年には、わが国初の自動車運搬専用船「第十とよた丸」が就航、以降、自動車船の建造数を増やし、日本からの自動車輸出の伸長に寄与しました。1970年代には**主要定期航路のコンテナ化**を果たすとともに、石油需要増大を予想して12隻の超大型タンカーも投入するなど船隊規模を拡大。さらに1983年には、第1次オイルショック以降の需要急増に対応し、わが国初の液化天然ガス(LNG)輸送船「尾州丸」びしゅうまるが就航しました。

川崎汽船は、コンテナ船、ドライバルク船、自動車船、エネルギー資源輸送船と船腹を拡充、2010



2011年の総船腹量
(2011年9月30日現在)

37,152,146

トン (DWT)

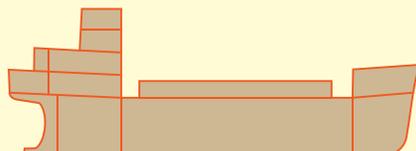
年にはオフショア支援船と、変化に呼応したさまざまな船種を擁するに至り、2011年9月末の総運航船腹量は、1945年当時の実に**1,194倍**の**37,152,146トン**(DWT)に達しました。

【豆知識】

船の大きさ

船の大きさを表す際は、主に「総トン数」または「載貨重量トン数」が使われます。総トン数は船舶の囲われた場所(*全閉囲場所)の容積に一定の係数を掛けた数字で表され、GRTで表示されます。載貨重量トン数は、船が積載できる貨物の最大重量を示しており、DWTで表示されます。

同じ大きさ(総トン数)の船でも、穀物、原油、石炭、自動車など貨物の種類(重さ)に応じた船の構造によって載貨重量トン数は変わってきます。



*全閉囲場所の図解

[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)
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)
*2011年10月11日に移転しました。
資本金 65,031百万円
株式市場 東京、名古屋、大阪、福岡
支店 名古屋、関西

[運航船腹]

| 区分 | 隻数 | 載貨重量トン数(DWT) |
|-----|-----|--------------|
| 所有船 | 174 | 11,899,067 |
| 共有船 | 18 | 1,098,073 |
| 傭船 | 345 | 24,155,005 |
| 合計 | 537 | 37,152,146 |

[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) | 73,868 | 9.66 |
| 日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口) | 53,458 | 6.99 |
| 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 | 3.92 |
| JFEスチール株式会社 | 28,174 | 3.68 |
| 株式会社損害保険ジャパン | 27,295 | 3.57 |
| 東京海上日動火災保険株式会社 | 23,911 | 3.12 |
| ゴールドマン・サックス・アンド・カンパニーレギュラーアカウント | 23,701 | 3.10 |
| 日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口 9) | 16,740 | 2.19 |
| 日本生命保険相互会社 | 14,331 | 1.87 |
| ザバンク オブ ニューヨーク - ジャスディックトリートリー アカウト | 11,922 | 1.56 |

(注) 持株比率は自己株式(1,342,099株)を控除して掲載しております。

[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 765,382,298株
株主数 42,251名

[従業員の状況]

従業員数 8,236名

[参考(単体)]

運航船腹 406隻
従業員数 659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
取締役常務執行役員 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 竹永 健次郎
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 小林 俊
☆取締役 数中 三十二

●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 森 護
常務執行役員 板家 茂雄
常務執行役員 青木 宏道
執行役員 今泉 一隆
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

(注) *印は、代表取締役であり、☆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 | 3月31日 |
| 中間配当 | 9月30日 |
| 株主名簿管理人 | 東京都港区芝三丁目33番1号 中央三井信託銀行株式会社 |
| 郵便物送付先 | 〒168-0063 東京都杉並区和泉二丁目8番4号 中央三井信託銀行株式会社 証券代行部 |
| (電話照会先) | 電話 0120-78-2031 (フリーダイヤル) 取次事務は中央三井信託銀行株式会社の本店および全国各支店ならびに日本証券代行株式会社の本店および全国各支店で行っています。 |
| 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中央三井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。 お手続の詳細は特別口座の口座管理機関である中央三井信託銀行株式会社にお申出ください。 |
| 未払配当金の支払いについて | 株主名簿管理人である中央三井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/ir/library/mailmag/index.php>