



第143期第2四半期報告

# 株主通信

2010年7月1日～2010年9月30日



# Safe Navigation



**K** "K" LINE  
川崎汽船株式会社®

証券コード：9107

株主の皆さまには、ますますご清栄のこととお慶び申し上げます。

平素より格別のご高配を賜り厚く御礼申し上げます。

第143期第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。

世界経済は、中国・インドをはじめとする新興国では底堅い経済成長が持続したものの、先進国では回復傾向が鈍化しました。当社グループの状況については本冊子の「グループ業績の概況」でご報告申し上げておりましたが、当第2四半期（平成22年7月～9月）はコンテナ船市況の回復やドライバルク船市況の堅調さに加え、コスト削減に全力で取り組んだ結果、想定を超える業績をあげることができました。

これからの業績につきましては、事業環境は需給面、為替、金利動向も含め予断を許さない状況にありますが、更なる合理化とコスト削減によって収支改善に努めてまいります。詳しくは、本冊子の「トップインタビュー」にてご説明申し上げますので、ご一読いただければと存じます。

また、配当につきましては、上半期業績と共に通期業績も当初の予想を上回る見込みとなりましたので、前回発表よりも中間は1株当たり1.5円増の4円（前中間期実績は無配）といたします。また、期末は前回発表より1株当たり3円増の6円（前期末実績は無配）と予想を修正いたします。この結果、年間配当金としては、前回発表（5.5円）より1株当たり4.5円増の10円となりますが、これは年間配当性向24%を勘案したものです。

当社では今後とも皆さまの期待にお応えできるよう、グループ企業の役員・従業員一丸となって企業基盤を一層強化するとともに、安全・環境面などで社会に貢献できるようさらに努力してまいりますので、株主・投資家の皆さまには、当社グループに変わらぬご支援ご鞭撻を賜りますようお願い申し上げます。

2010年11月



代表取締役社長執行役員

黒谷 研一

## CONTENTS

- 2 ■ 株主の皆さまへ（社長挨拶）
- 3 ■ トップインタビュー【社長に聞く】  
事業環境の変化に即応できる船隊整備を進め、  
収支改善を目指します。
- 6 ■ グループ業績の概況
- 9 ■ 経済環境および当社株価
- 10 ■ 四半期連結財務諸表（要約）
  - 四半期連結貸借対照表
  - 四半期連結損益計算書
  - 四半期連結キャッシュ・フロー計算書
- 12 ■ トピックス【“K” LINE の最前線を読む】
  - “世界初”水エマルジョン燃料の長期実船試験について
  - アジアー西アフリカ 直航サービス開設
  - Kラインオブショア社、伯ペトロプラス社との長期備船契約締結
- 14 ■ 会社の概況

# Top Interview

トップインタビュー [社長に聞く]

## 事業環境の変化に 即応できる船隊整備を進め、 収支改善を目指します。

### 上半期(4~9月期)の 海運市況を振り返って

世界経済の回復傾向に伴って、一部の原料輸送需要に一時的な調整局面がみられたものの、世界の海上貨物荷動きは全般的に増加しました。

コンテナ船部門においては、前年に過去最大の落ち込みを見せた荷動きは、主力の北米航路で、米国経済の回復基調に伴い増加したほか、欧州航路や南北航路でも同様に増加しました。

市況に関しては、荷動き回復と各社のエコ減速運航による船腹需要の増加もあり、運賃の修復が進みました。北米航路では、本年春の荷主と船社間の年間輸送契約更改において運賃修復が順調に進み、夏場の繁忙期割り増しが浸透した結果、収支は大幅に改善し、欧州航路をはじめ、他の航路においても、概ね運賃修復が当初の想定以上に進みました。

上記に加え、北米航路を中心に空コンテナ持ち帰りを優先し、回転率を上げるなど収支改善に努



めた結果、コンテナ船事業は黒字転換を果たすとともに、当期初に想定した以上の利益を計上することができました。

不定期専用船部門においては、ドライバルク輸送では、市場を牽引していた中国の旺盛な鉄鉱石需要が上半期中盤に軟化し、大型船市況は調整局面を迎えましたが、夏場以降の需要増加によって回復をみせました。また、中小型船市場は、新興国

の旺盛な輸送需要に支えられ、当初の想定を超えて底堅く推移しました。自動車船においては、日本出しは緩やかな回復にとどまる一方、三国間の荷動きが好調に推移しました。エネルギー資源輸送においては、中国をはじめとした新興国の経済成長と世界景気の回復基調により輸送需要は堅調に推移しましたが、新造船の供給圧力を受けて、油槽船やLNG船の市況は収支均衡レベルまで到達するに至りませんでした。

## 今後の見通し

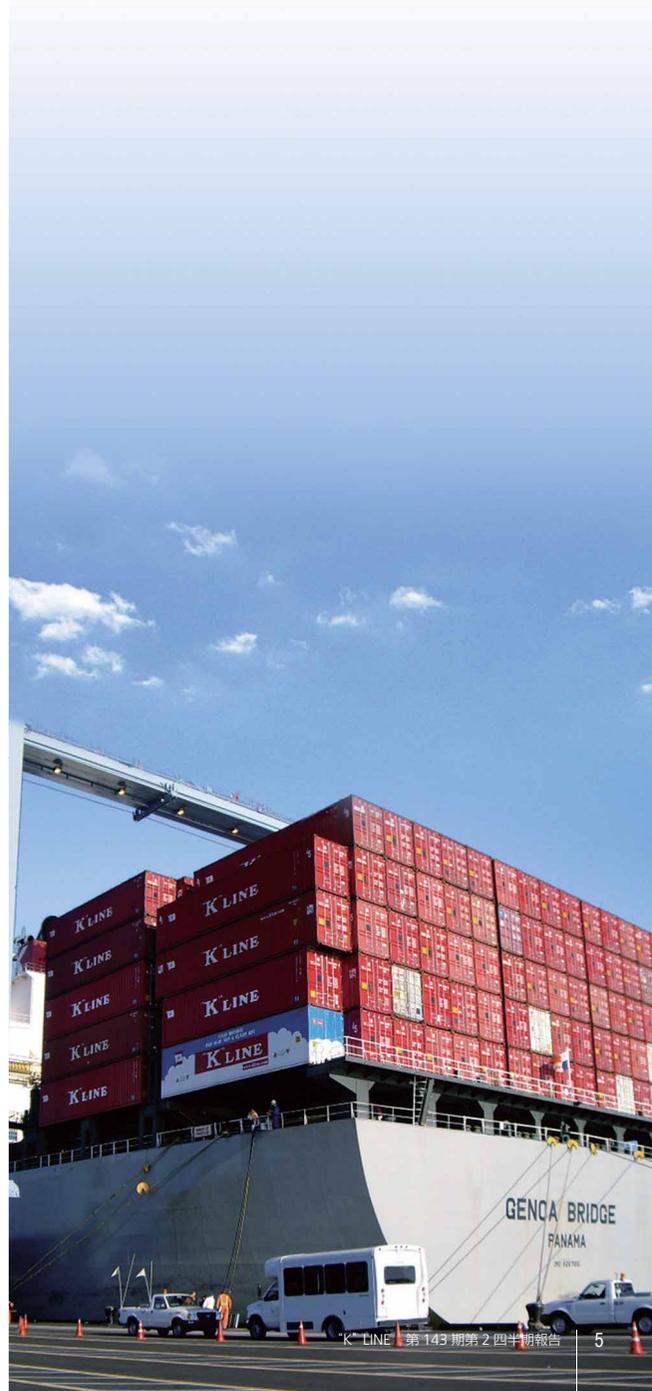
上述のとおり、上半期の事業環境は回復基調を見せておりましたが、夏場から欧米を中心に鈍化の兆しが見られるようになり、各国では景気の腰折れを避けるべく金融緩和策が相次いで打ち出され、円高の進行をはじめとする為替市場の変動要因となっています。海上輸送量は、季節的要因を除いては、現段階で大きな変化はありませんが、今後の各国の経済情勢を注視し、輸送需要の変化に迅速に対応してまいります。

昨年度の最悪期から急速な修復を遂げたコンテナ船市況ですが、今後、一時的な需給バランスの変化によって上下に振れながら推移し、最終的に船腹需給がバランスし、市況が本格的に回復するまでにはしばらく時間を要するという慎重な見



方を変えておりません。ドライバルク船市況は、中国・インドを中心とした新興国の一次原料・穀物の輸送需要に支えられ、比較的堅調に推移する見込みです。当社は、引き続き中長期貨物獲得により安定的な収益源の拡大に努めるとともに、一定の市況連動部分を保持することにより、利益の最大化を目指します。自動車船事業は足元の需要に見合った船隊規模となっており、下期以降も安定した利益が期待されますが、円高が長引くことによる日本からの輸出への影響を注視し、三国間輸送など、需要が増加している分野にもさらに力を注いでいく所存です。エネルギー資源輸送事業分野においては、輸送需要は回復傾向にあるものの、引き続き新造船供給圧力によって、本格的な市況回復までは、今しばらく時間を要すると思われま。今後、世界経済の立ち直り後も遅れていたプロジェクトの再稼働による需要増が見込まれる重量物船事業分野とともに、来年度以降の収支への本格的な寄与を期待しています。

海運業は世界経済の動向によって積高や市況に大きな影響を受けやすい産業であり、下期にかけて為替・燃料油の変動といった要素に加え、経済情勢の不透明感もありますので、当社といたしましては、事業環境の変化に即応できる船隊構成の整備を引き続き進めるとともに、日々のコスト削減に引き続き取り組み、下期以降の収支改善に、全社一丸となって取り組んでまいります。



# グループ業績の概況

当第2四半期連結会計期間(平成22年7月1日から平成22年9月30日まで)における世界経済は、中国・インドをはじめとする新興国では底堅い経済成長が持続したものの、先進国では昨年度後半から続いた緩やかな回復傾向が鈍化しました。米国では経済の回復が停滞、失業率も高止まり、景気の先行き懸念から8月には金融緩和策が実施されました。欧州では、全体としては緩やかな景気回復が続きましたが、ギリシャに続きアイルランドの財政危機が顕在化し、9月に入り金融緩和策が実施されました。この結果、円高の進行が加速し、外需を背景に回復の兆しを示してきた国内経済においては、輸出企業を中心として景況感が急速に悪化しました。

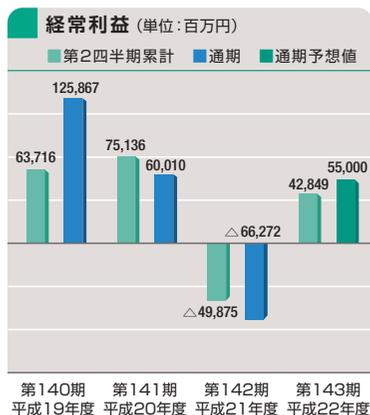
海運業を取り巻く環境は、コンテナ船事業においては、顧客の在庫積み増しの動きもあり、予想以上にアジア出し往航荷動きが回復しました。また、各社の減速運航による船腹需要の増加もあり、運賃市況が大きく改善しました。ドライバルク船事業においては、中国・インドの旺盛な鉄鉱石・穀物需要を受け、備船市況は上げ下げを繰り返しながらも中小型船を中

心に底堅く推移しました。完成車の荷動きは、各国の需要の改善に伴い緩やかな回復が見られました。

当社グループは、本年1月に発表した新中期経営計画“K”LINE Vision 100 KV2010に基づき、引き続き本年度の黒字化と早期復配に向け、コンテナ船の運賃修復、エコ減速運航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。この結果、当第2四半期連結会計期間の売上高は2,665億78百万円(前年同会計期間比580億46百万円増加)、営業利益は269億45百万円(前年同会計期間は203億69百万円の営業損失)、経常利益は222億98百万円(前年同会計期間は271億64百万円の経常損失)、四半期純利益は105億25百万円(前年同会計期間は283億69百万円の四半期純損失)となりました。

当第2四半期連結累計期間(平成22年4月1日から平成22年9月30日まで)としては、売上高5,203億58百万円、営業利益500億8百万円、経常利益428億49百万円、四半期純利益263億29百万円となりました。

## 主要な連結経営指標の推移



## コンテナ船事業セグメント

### ● コンテナ船事業

昨年度実施のコンテナ船事業構造改革のもと、余剰船舶の処分を行い、総船腹量は前年同会計期間比で約1割削減されました。不透明な経済状況のもと、北米航路では投入船腹量を絞ったため、アジア出し北米向け(東航)の荷動きは前年同会計期間比で10%を超える伸びとなりましたが、当社積高は前年同会計期間比2%の減少となりました。西航では、荷動き減少に伴う市況の軟化に加え、コンテナ不足対策として空コンテナ持ち帰りを促進した結果、当社積高は前年同会計期間比で24%の減少となり、北米航路全体の当社積高は10%の減少となりました。欧州航路では、堅調な荷動きを背景に、冬季閑散期対策の減便終了に加え、サービスの一部再開を実施しました。欧州航路全体の当社積高は前年同会計期間比で2%の増加(アジア出し北欧州/地中海向けは8%増加、北欧州/地中海出しアジア向けは9%減少)となりました。南北航路・アジア航路を合わせた当社全体の積高は、前年

同会計期間比で2%の減少となりました。運賃水準は、全航路で急速に修復が進み、売上高は前年同会計期間比で約4割増加しました。円高・燃料油価格高騰等の収支悪化要因もありましたが、エコ減速運航をはじめとするコスト削減を進め、利益を確保しました。

以上の結果、コンテナ船事業セグメント全体では、売上高は1,284億47百万円、営業利益は172億14百万円、経常利益は166億89百万円となりました。

## 不定期専用船事業セグメント

### ● ドライバルク事業

6月に調整局面を迎えた市況は、8月に入り中国向け鉄鉱石輸送が増加に転じたことに加え、不作によるロシア産小麦の輸出禁止を受けた輸入国の代替輸入ソースの遠隔地化と秋以降の北米積み新穀の輸送需要の期待感などから、上昇に転じました。9月後半に入り、中国の国慶節休暇を前に備船活動が沈静下し、再び軟化傾向となりました。当社では、



中長期契約の獲得に加え、太平洋・大西洋間の市況格差を捉えた効率的配船に努めた結果、前年同会計期間比で増収減益となりました。

### ● 自動車船事業

世界の完成車荷動きは、緩やかながらも回復基調となり、とりわけ日本/アジア出し中南米、豪州・アジア、アフリカ・中近東向け荷動きは堅調に推移しました。一方で、円高による国産車の競争力の低下などを要因とし、太宗向け地である北米、欧州への荷動きは依然力強さを欠きました。燃料油価格の高止まりに加え、円高により収支環境は厳しさを増しましたが、荷動き増加に加え、配船の合理化・荷役費用の削減といった継続的な運航費の削減努力が奏効し、前年同会計期間比で増収となり、利益を確保しました。

### ● エネルギー資源輸送事業

液化天然ガス輸送船においては、長期契約船は引き続き順調に稼働しました。スポット運航船は猛暑による電力需要増加により市況が若干引き締まりましたが、大幅な収支改善には至りませんでした。油槽船においては、シングルハルトタンカーの退場や中国の旺盛な需要などプラス要因もありましたが、新造船の竣工や洋上備蓄に使用されていた船舶の再稼働等、供給圧力が高まったことで市況は低迷しました。フリー運航船は市況低迷の影響を受けたものの、前年6月以降に順次竣工したVLCC3隻による増収効果により、前年同会計期間比では増収となり、損失が減少しました。

### ● 重量物船事業

リーマンショック以降、プロジェクト関連の大型貨

物の荷動き低迷が続いていることから、スポット貨物を巡る受注競争が激しく、市況は低水準で推移しました。この結果、前年同会計期間比で減収となり、損失を計上しました。

### ● 内航・フェリー事業

石灰石・石炭の各専用船および小型貨物船は順調に稼働し、国内の定期航路においては、東京／苫小牧航路の常陸那珂港への集約効果、およびその他航路における機械関連、飲料水・宅配貨物や冷凍食品輸送需要の取り込みにより、収支は堅調に推移しました。

以上の結果、不定期専用船事業セグメント全体では、売上高は1,153億50百万円、営業利益は93億10百万円、経常利益は52億99百万円となりました。

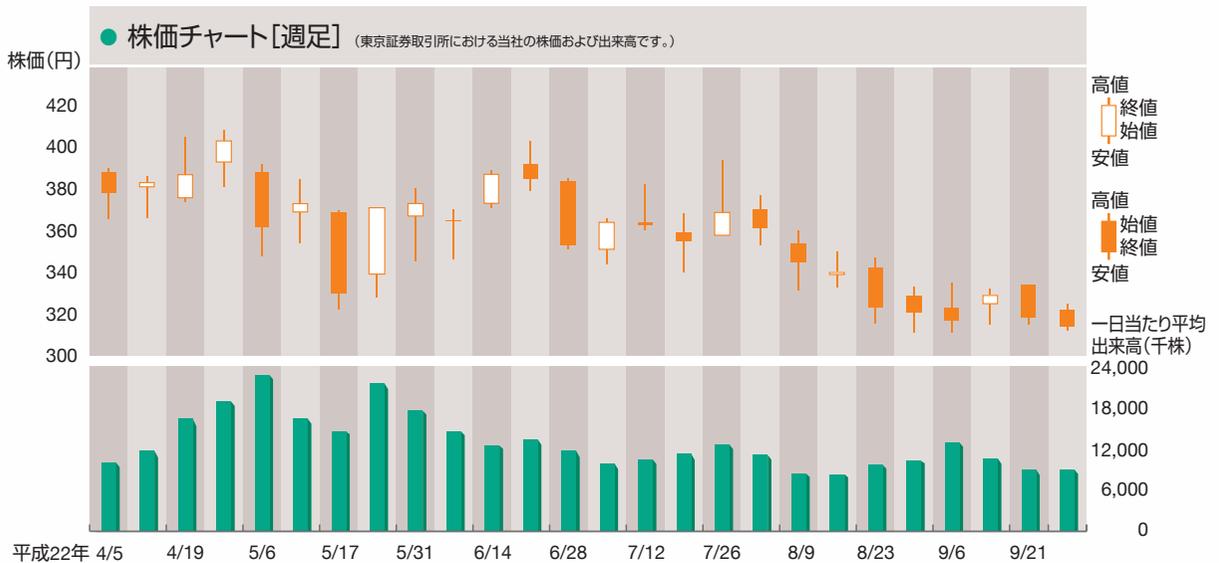
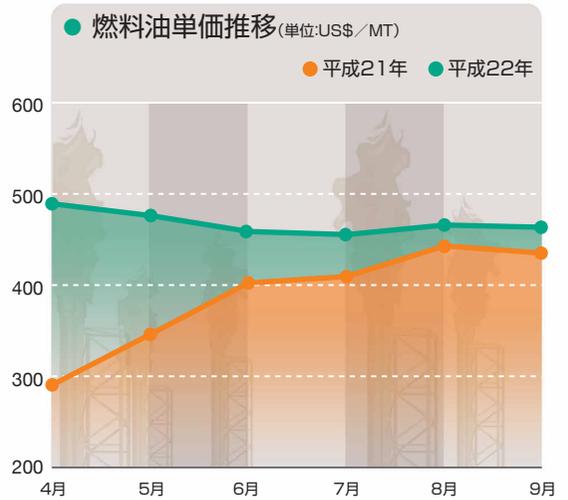
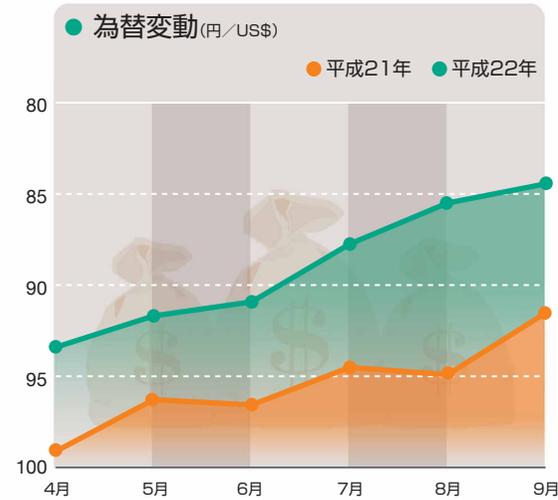
## その他

### ● 物流・港運事業

総合物流分野においては、航空貨物の荷動きは引き続き堅調に推移したものの、日本発貨物の回復によりスペース不足が生じたことに伴う仕入れコスト上昇分の運賃への転嫁が充分でなく、また、道路貨物運送分野ではガンリン価格の高止まりもあり、それぞれ収支への寄与は限定的でしたが、港湾輸送等その他の分野が収支を下支えし、前年同会計期間比で増収増益となりました。

その他事業においては、売上高は全体で227億80百万円、営業利益は16億32百万円、経常利益は15億2百万円となりました。

# 経済環境および当社株価



# 四半期連結 財務諸表(要約)

## ● 四半期連結貸借対照表

(単位:百万円)

科 目	当第2四半期 連結会計期間末 平成22年9月30日	前連結会計年度末 平成22年3月31日
●資産の部		
流動資産	276,763	261,325
固定資産		
有形固定資産	576,837	589,861
無形固定資産	12,248	13,955
投資その他の資産	167,456	178,741
固定資産合計	756,542	782,558
資産合計	1,033,305	1,043,884
●負債の部		
流動負債	189,599	190,954
固定負債	521,339	521,065
負債合計	710,939	712,019
●純資産の部		
株主資本		
資本金	65,031	65,031
資本剰余金	49,876	49,876
利益剰余金	256,359	229,661
自己株式	△ 952	△ 949
株主資本合計	370,314	343,619
評価・換算差額等		
その他有価証券評価差額金	217	8,545
繰延ヘッジ損益	△ 50,503	△ 28,936
土地再評価差額金	2,044	2,044
為替換算調整勘定	△ 22,409	△ 17,151
評価・換算差額等合計	△ 70,650	△ 35,498
少数株主持分	22,703	23,743
純資産合計	322,366	331,864
負債純資産合計	1,033,305	1,043,884

● 資 産  
(前期末比△106億円)

● 負 債  
(前期末比△11億円)

● 純資産  
(前期末比△95億円)

記載金額は、百万円未満を切り捨てて表示しています。

## ● 四半期連結損益計算書

(単位:百万円)

科 目	当第2四半期 連結累計期間	前第2四半期 連結累計期間
	自 平成22年4月 1日 至 平成22年9月30日	自 平成21年4月 1日 至 平成21年9月30日
売上高	520,358	400,458
売上原価	437,980	409,589
売上総利益又は売上総損失	82,377	△ 9,130
販売費及び一般管理費	32,368	33,368
営業利益又は営業損失	50,008	△ 42,499
営業外収益	2,159	4,291
営業外費用	9,318	11,667
経常利益又は経常損失	42,849	△ 49,875
特別利益	5,161	8,736
特別損失	5,491	17,818
税金等調整前四半期純利益 又は税金等調整前四半期純損失	42,519	△ 58,957
法人税等	15,465	△ 18,098
少数株主利益	724	2,399
四半期純利益又は四半期純損失	26,329	△ 43,258

● 売上高  
(前年同累計期間比+1,199億円)

● 営業利益  
(前年同累計期間比+925億円)

● 営業外損益  
(前年同累計期間比+2億円)

● 特別損益  
(前年同累計期間比+88億円)

記載金額は、百万円未満を切り捨てて表示しています。

## ● 四半期連結キャッシュ・フロー計算書

(単位:百万円)

科 目	当第2四半期 連結累計期間
	自 平成22年4月 1日 至 平成22年9月30日
営業活動によるキャッシュ・フロー	56,410
投資活動によるキャッシュ・フロー	△ 17,992
財務活動によるキャッシュ・フロー	△ 12,996
現金及び現金同等物に係る換算差額	△ 2,769
現金及び現金同等物の増減額	22,651
現金及び現金同等物の期首残高	92,122
新規連結に伴う現金及び現金同等物の増加額	285
現金及び現金同等物の四半期末残高	115,059

記載金額は、百万円未満を切り捨てて表示しています。

# “K” LINE の最前線を読む

## “世界初”水エマルジョン燃料の 長期実船試験について

当社は、川崎重工業株式会社と共同で水エマルジョン燃料供給システムを新規開発し、川崎重工業が建造する58,000トン型ばら積運搬船(2011年1月竣工予定)に搭載して、世界初の長期実船試験を実施することとしました。

国際航海に従事する船舶からの窒素酸化

物(NOx)排出量は、国際海事機関(IMO)により2016年から三次排出量規制が実施されることになり、船用ディーゼル機関からのNOx排出量は特定規制海域において現行の一次規制値から80%も削減することが義務づけられます。当社は、この水エマルジョン燃料技術と他のNOx低減技術とを組み合わせることで、三次規制値をクリアすることを目指しています。

### ● 水エマルジョン燃料とは

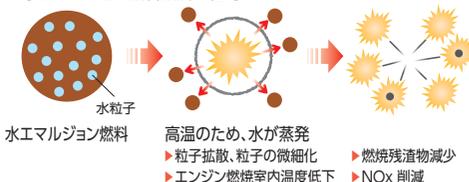
燃料油に水を混ぜた燃料です。水と油は分離する傾向がありますが、機械的に攪拌することで、水を燃料油中に分散させた燃料です。

### ● 水エマルジョン燃料によるNOx削減原理

下図のように、水エマルジョン燃料がエンジンの燃焼室内に噴射されるとエンジン内の熱を受けて燃料内の水粒子が蒸発します。そして、蒸発により周囲の熱を奪うことでエンジンの燃焼室内の温度が下がります。NOxは燃焼温度が高いほど多く生成するので、NOxの排出量を削減することが可能となります。また、燃料粒子内の水粒子が蒸発することで、水といっしょに油が拡散します。拡散した油は、粒子が小さくなり、燃焼しやすくなります。その結果、燃焼効率の改善・燃焼残渣物の削減が期待できます。



### ● 水エマルジョン燃料燃焼の仕方



2011年1月からの長期実船試験に先立って、本年7月には船用A重水エマルジョン燃料を用いての陸上運転を行い、NOx排出量の低減を確認しました。長期実船試験の目的は、船用C重油で水エマルジョン燃料を使用したときのNOxを含む排ガス性状の確認、機関性能の確認、長期使用における機関・燃料系統機器の耐久性の確認と乗組員による実運用であり、

来年1月の就航から約4年をかけて行います。当社は、地球環境の保全と更なる改善に貢献するために、さまざまな技術開発に積極的に取り組んでまいります。



水エマルジョン燃料試験主機

## アジアー西アフリカ 直航サービス開設

本年7月、当社はチャイナ SHIPPING コンテナライン社(中国)・ハパクロイド社(ドイツ)との共同運航によるアジアー西アフリカ直航サービスを開始しました。昨年2月に南・西アフリカ諸国間を結ぶフィーダーサービスを開設して以来、西アフリカ向けについては南アフリカからの接続サービスを行ってまいりましたが、この度南北航路強化の一環として当社2,500TEU型コンテナ船を3隻投入し、今後の発展が大いに期待される西アフリカ4カ国への直航サービス化を実現しました。新サー

ビスの開始により輸送キャパシティの拡大と輸送時間の短縮に加えて配船頻度の向上等、各面においての大幅な品質の改善を図り、これまで以上に高品質なサービスを提供してまいります。



## Kラインオフショア社、伯ペトロブラス社との長期傭船契約締結

本年7月、当社が95%出資する K LINE OFFSHORE AS社(KOAS社)は、ブラジル国営石油会社ペトロブラス社との最長8年間の傭船契約を締結しました。本契約には、本年9月に竣工したKOAS社が保有・運航する大型プラットフォーム・サプライ船(PSV)<sup>(注)</sup>“KL BREVIKFIJORD”(ケーエル・ブレビックフィヨルド)と同社が傭船・運航中の中型PSVの2隻を投入します。ペトロブラス社は、ブラジル沖で発見された深海の巨大油田・ガス田の開発を進めており、今後もオフショア支援

船・採掘リグ等の調達を拡大する計画を発表しております。KOAS社は、ペトロブラス社をはじめとした各顧客に、最新鋭の船隊による効率的で安全、かつ環境に配慮したオフショア支援船サービスを提供してまいります。

(注)プラットフォーム・サプライ船:主に海上石油掘削リグへの資材供給、燃料輸送、作業員への飲料・食料輸送等に從事するオフショア支援船



# 会社の概況

[2010年9月30日現在]

## 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	〒105-8421 東京都港区西新橋一丁目2番9号 (日比谷セントラルビル)
資本金	65,031,563,750円
株式上場	東京、名古屋、大阪、福岡
支店	名古屋、関西

## 運航船腹

区分	隻数	重量トン数 (キロトン)
所有船	166	11,435,887
用船	313	22,147,507
合計	479	33,583,394

(注) 所有船には、他社との共有船を含んでいます。

## 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	765,382,298株
株主数	40,254名

## 従業員の状況

従業員数	7,783名
------	--------

## 参考(単体)

運航船腹	368隻
従業員数	627名

## 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)	67,664	8.85
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口)	58,096	7.60
みずほ信託銀行株式会社退職給付信託川崎重工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
東京海上日動火災保険株式会社	27,495	3.59
株式会社損害保険ジャパン	27,295	3.57
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口9)	18,902	2.47
日本生命保険相互会社	14,331	1.87
ザバンク オブ ニューヨークー ジャスディックトリートリー アカUNT	13,109	1.71
株式会社みずほコーポレート銀行	11,100	1.45

(注) 特株比率は自己株式(1,314,973株)を控除して計算しております。

## 役員

### ● 取締役

※取締役会長執行役員	前川 弘 幸
※取締役社長執行役員	黒谷 研 一
※取締役副社長執行役員	清水 俊 雄
※取締役専務執行役員	守田 敏 則
※取締役専務執行役員	皆川 善 一
※取締役専務執行役員	朝倉 次 郎
※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
取締役常務執行役員	佐々木 真己
取締役常務執行役員	鳥住 孝 司
取締役執行役員	竹永 健次郎
取締役執行役員	山内 剛
☆取締役	古河 潤之助
☆取締役	小林 俊

### ● 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

専務執行役員	佐伯 隆
常務執行役員	森 護
常務執行役員	寺島 喜義
常務執行役員	板家 茂雄
執行役員	今泉 一隆
執行役員	鈴木 俊幸
執行役員	青木 宏道
執行役員	青木 良行
執行役員	福沢 優
執行役員	山口 高志
執行役員	門野 英二
執行役員	浅野 敦男

(注) ※印は、代表取締役であり、☆印は、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 (電話照会先)	〒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 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おります。
●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。
●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。
●株主様のご住所・お名前前に使用する文字に関してのご案内	株券電子化実施に伴い、株主様のご住所・お名前前文字に、株式会社証券保管振替機構(ほふり)が振替制度で指定していない漢字等が含まれている場合は、その全部または一部をほふりが指定した文字またはカタカナに変換して、株主名簿にご登録いたしております。このため、株主様にご送付する通知物の宛先が、ほふりが指定した文字に置換えられている場合がありますのでご了承ください。株主様のご住所・お名前として登録されている文字については、お取引の証券会社等にお問合せください。

注)この株主通信に記載されている将来の業績等に関する見直しについては、リスクや不確定な要因を含んでおり、実際の業績はさまざまな要因により、これらの見直しとは大きく異なる結果となりうることをご承知おきください。

### 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、決算概要など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/sec/mlist/index.asp>

