

第142期第2四半期報告

株主通信

2009年7月1日～2009年9月30日

 **K LINE**
川崎汽船株式会社®

証券コード：9107

株主の皆さまへ

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142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、昨秋のリーマンショックをきっかけに急減速し、海運業もその影響を強く受けました。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21年7月～9月)は前四半期に引き続き損失を計上することとなり、中間配当金の支払いは見送らせていただきました。また、期末配当金についても支払いを見送らせていただく予定です。誠に申し訳なく、心からお詫び申し上げます。

収支改善に向けた取り組みと今後の見通しについて、本冊子の「トップインタビュー」に掲載しました。現在、収支改善に向けて短期的、中長期的な対策に取り組んでいます。特にコンテナ船部門の抜本的な構造改革のため、多額の費用を当期(平成22年3月期)に計上し、来期以降の収支回復のスピードを上げることとしています。当期は大幅な損失を見込みますが、経済状況も徐々に回復の兆しを見せつつあります。ご期待に一刻も早く応えられるようグループを挙げて努力してまいりますので、引き続きご支援、ご鞭撻を賜りますようよろしくお願い申し上げます。

2009年11月



代表取締役 社長執行役員

前川 弘幸

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]
収支改善に全社一丸となって取り組んでいます。
- 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]
 - 鞍山鋼鉄集団との鉄鉱石・長期輸送契約締結の件
 - 環境保全への取り組みに対し、ITS が最優秀賞を受賞
 - 北欧州-北米東岸航路およびアジア-北欧州 / 地中海航路の合理化について
 - 30万重量トン型鉱石船“豊国” / “RIGEL” 竣工
- 14 ■ 会社の概況

収支改善に全社一丸となって 取り組んでいます。

上半期(4~9月期)の 海運市況を振り返って

昨秋のリーマンショックを契機とした世界経済の急激な減速に伴って、世界の海上貨物荷動きも低迷しました。

コンテナ船部門においては、貨物量で最大の北米航路が、米国での個人消費、設備投資減退の影響を大きく受けて前年同期比で20%を越す減少となったほか、欧州航路や南北航路も経済減速により荷動きが減少し、過去に例のない落ち込みを見せました。それに伴い、北米航路では、今年春の荷主と船社間の年間輸送契約更改で、当初の想定を超えて運賃が大幅に下落し、収支悪化の大きな要因となりました。欧州その他の航路においても、輸送需要と供給のバランスが著しく悪化したことから、第1四半期まで運賃は低迷を続け、同四半期の世界の主要コンテナ船社の損失額は合計で2,500億円を上回る規模となり、一部の航路運営から撤退する船社も出始めました。このような厳しい事業環境の中、当社は第2四半期はコスト削減だけでなく運賃修復にも全力を傾注しました。北米航路では契約期間中ということもあり若干の修復にとどまりましたが、欧州航路や南米航路などで一定の運賃修復が進みました。ただし、運賃の下落幅が大きかったことから、残念ながらまだ収支均衡レベルには達しておりません。



不定期専用船部門においては、ドライバルク輸送が、中国向けの鉄鉱石輸送需要の増加に支えられ、大型船を中心に想定以上に急速な回復を見せ、その後調整局面はありましたが、底堅く推移しました。自動車船においては、日本出し荷動きが前年同期比6割減と非常に厳しい状況におかれたのち、世界各地での在庫調整が進みましたが、荷動きの回復は当初の想定から遅れています。エネルギー資源輸送においては、世界景気の低迷による需要の減少を受け、油槽船やLNG船の市況低迷が続きました。

収支改善に向けた取り組み

コスト削減・収支改善策

昨年12月に、私自らを委員長とする経済危機緊急対策委員会を設置し、実効性が確実な諸策に組み、年間で450億円のコスト削減・収支改善策をまとめ、その実現に取り組んでまいりました。その後、これら活動は収益構造改革委員会に引き継ぎ、現段階では約600億円まで積み上がる見込みであり、うち290億円は上半期に実施済みです。この効果もあって上半期は第1四半期決算時に想定した収支にほぼ近い実績となりましたが、あとに述べます構造改革の費用を計上したことにより、経常利益および当期利益は前回公表の計画を下回りました。下半期では約310億円のコスト削減・収支改善を現時点で見込んでおりますが、最終的には目標を上回る成果をあげられる見込みです。尚、削減を見込みますコストのうち、一般管理費では役員報酬や上

級管理職の給与カットを含め、通期で約25億円の削減を見込んでいます。

収益構造改革

今年7月に立ち上げた収益構造改革委員会の下部機構として、収益改善部会、事業構造改革部会と組織改革部会の3部会を設置し、抜本的改革に取り組んでおります。

まず、コンテナ船部門においては、需要の減少に見合った事業規模にすべく北米・欧州航路ともに昨年9月時点比26%の運航規模の削減を実施しました。具体的には売船と傭船返却で25隻、解撤1隻の合計26隻の船隊削減を昨秋以来当上半期までに実施しました。加えて、同事業の来期以降の収支改善のスピードをあげる方策として、既発注新造船の竣工時期の後ろ倒し、他の船種への変更、傭船の期限前解約など今期業績予想に多額の構造改革費用を計上しました。コンテナ船部門の収支改善が喫緊且つ最大の課題であり、来期以降を見据えた抜本的な構造改革に全社をあげて取り組んでおります。

不定期専用船部門、エネルギー資源輸送部門においては、コストの高い傭船の期限前解約、不経済船の処分等を進め、コスト競争力のある船隊構成にすることを目指しております。

特に急激な輸送需要減少となった自動車船では、昨年秋以降16隻の解撤を実施し、9隻の傭船の返却により船隊規模を大幅に縮小しました。

急激な事業環境の変化を受けた収益構造改革に加え、昨年4月に発表しました中期経営計画(“K” LINE Vision 100)の数値目標の見直しを年明けに

行うべく作業を進めております。当社としましては、対症療法的な施策に留まらず、今後の各事業分野のマクロ且つ中長期的な見通しを踏まえて、本質的な収益構造改革への取り組みを続けて参ります。

今後の見通し

上述のとおり、昨秋以来の事業環境の変化は極めて厳しいものがありました。世界経済は既に底を打ち、徐々にではありますが回復の兆しが見え始めており、今後は緩やかながらも一定レベルの成長

を続け、それに伴って海上荷動き量も回復の軌道に乗るものと見ております。

当期収支悪化の大きな原因となったコンテナ船市況ですが、今後、一定のレベルまで運賃の回復は見込まれるものの、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暫く時間を要するとの厳しい見方にたって、前述の構造改革を通じ早期黒字化を目指します。ドライバルク事業は、中国・インドを中心とした大型船輸送需要の拡大に加え、小型船も素材輸送需要の増加が見込まれ比較的堅調に推移する見込みです。自動車船事業は減少した需要に見合った船隊規模までへの調整をほぼ完了し、下期以降は安定した利益をあげる体制が整いました。エネルギー資源輸送事業においても、市況は低位で推移しておりますが、世界景気の回復に伴い、遅延していた各種開発プロジェクトや中国を中心とした新興国の石油製品需要の拡大が見込まれる中、重量物船事業とともに収支の改善が期待されます。

先に述べましたとおり、上半期は構造改革の費用を別にすれば、実質的には想定レベルの業績になっており、下半期の計画を着実に達成することで収支の回復軌道を明示できますように、今後も構造改革を中心とした収支改善対策を着実に実行いたします。

海運業は世界経済の動向により積高や市況に大きな影響を受けやすい産業であり、当社としましては、上述の収益構造改革を通じて収支悪化時でも一定の利益を計上できる事業構造に変革し、そのためのメカニズム作りと下期以降の収支改善に、全社一丸となって取り組んで参ります。



グループ業績の概況

一般概況

当第2四半期連結会計期間(平成21年7月1日から平成21年9月30日まで)においては、欧米での住宅販売など一部の経済指標の改善や景気底入れの兆候が見られたものの、依然高い失業率が続くなど、世界経済は昨年後半から停滞したままの状況が継続しました。我が国においても、一部で経済回復に明るい兆しが見られたものの、円高の影響もあり輸出関連産業を中心に、厳しい事業環境が続きました。

海運業を取りまく環境も世界経済の停滞の影響から免れず回復のテンポは想定を下回りました。ドライバルク船市況は第1四半期に急騰後、調整局面が見られたものの底堅く推移しました。完成車輸送の荷動き低迷は底を打ち、緩やかながらも回復基調となりました。コンテナ船事業においては、輸送需要に合わせた航路合理化により運賃修復がある程度進みましたが、荷動きは本格回復に至らず、事業環境は依然厳しいものになりました。

当社グループは昨年4月に中期経営計画「K」LINE Vision 100」を策定しましたが、計画

の前提となる事業環境の急速な悪化を受け、輸送需要に見合った規模へ向けた船腹調整や即効性のあるコスト削減などのあらゆる収支改善策に加え、来期以降の収支改善に繋がるような造船契約の変更や傭船契約の解約といった構造対策にも取り組みました。しかしながら、上述のような事業環境の急激かつ大幅な悪化による影響を補うことができず、当第2四半期連結会計期間の売上高は2,085億31百万円と前年同会計期間比1,774億89百万円の減収、営業利益は前年同会計期間比629億52百万円減少し203億69百万円の損失、経常利益は前年同会計期間比689億71百万円減少し271億64百万円の損失、当期純利益は前年同会計期間比579億93百万円減少し283億69百万円の損失となりました。当第2四半期連結累計期間としては、売上高4,004億58百万円、営業損失424億99百万円、経常損失498億75百万円、四半期純損失432億58百万円となりました。

● 主要な連結経営指標の推移



海運業

● コンテナ船部門

北米航路においては、米国経済停滞の影響によりアジア出し北米向け(東航)荷動きは停滞し、当社は荷動き減少に合わせるべく事業規模の縮小を図りました。北米航路全体の積高は前年同会計期間比で東航が11%減少しましたが、西航は逆に18%増加し、全体では2%減少しました。欧州航路においても全体の荷動きが減少し、当社は北欧州向けサービスの一休休止などの対策を講じました。欧州航路全体の積高は前年同会計期間比6%減(西航は21%減少、東航は32%の増加)となりました。景気後退による荷動きの低迷は全世界に広がっており、南北航路、アジア航路などでの積高減少も合わせ、当社全体の積高は前年同会計期間比6%の減少となりました。平均運賃については、北米航路では今年度の契約更改により前年同会計期間を大きく下回る水準となりましたが、欧州航路と南北航路で

は、依然低水準から脱却はできないものの、運賃修復が進みました。当社は運賃修復努力に加え、全ての航路での減便合理化や運航規模縮小、他社とのサービス統合などの配船合理化とコスト削減に努めましたが、前年同会計期間比で減収減益となり経常損失を計上するに至りました。

● 不定期専用船部門

ドライバルク輸送においては、2月以降急回復した中国の鉄鉱石輸入量が高水準で推移したことを背景に、大型船が牽引し6月上旬まで市況は順調に回復しました。その後、7月中旬以降には、鉄鉱石販売量の減少などを背景に調整局面となり、効率的配船と減速航行による運航コストの削減に努めましたが、歴史的な高水準を記録した前年同会計期間比では減収減益となりました。

自動車船においては、各メーカーが欧米や新興国での急激な販売不振に対応して在庫調整に着手した影響で、当社の輸送台数も前年同会計期間比



5割弱と大幅に減少しました。主要各国での自動車販売支援策の実施により、一部では販売の回復が見られましたが、本格的な荷動き回復には至りませんでした。配船の合理化、燃料費削減などによるコスト削減を徹底して行いつつ、高齢船の処分を促進するなどの船腹調整を実施しましたが、荷動き減少の影響は避けられず前年同会計期間比で減収減益となりました。

不定期専用船部門全体としては、前年同会計期間比減収減益となりました。

● エネルギー資源輸送部門

液化天然ガス輸送船については、長期契約船は順調に稼働したものの、世界的な景気後退による荷動き低迷で短期傭船市況は低水準で推移し、前年同会計期間比減収減益となりました。

油槽船においては、全世界的な需要減退により原油・石油製品とも市況が低調に推移し、前年同会計期間比で減収減益となりました。なお、6月に新造VLCC1隻が竣工、当社運航のVLCCは7隻体制となりました。

エネルギー資源輸送部門全体では、前年同会計期間比減収減益となりました。

● 重量物船部門

重量物船事業においては、世界経済の停滞による荷動き減少が顕著となり、小型貨物を中心に船社間の運賃競争が激化しましたが、前年度成約の高運賃貨物の船積み比率が高かったこと、新造大型船の吊上げ能力を生かした大型貨物を獲得できたことなどにより、前年同会計期間比減収増益となりました。

● 内航・フェリー部門

内航・フェリー部門においては、鉄鋼・セメントメーカー向け、製紙メーカー向け専用船は安定輸送量を確認しました。内航ロールオンロールオフ船定期航路においては、東京／苫小牧航路を休止し、関東発着の貨物を常陸那珂航路に集約して効率化を図りました。また、八戸／苫小牧フェリー航路では底堅い宅配貨物輸送に支えられ、天候にも恵まれた結果、想定を上回る航海数を確保できたことから輸送量は増加しました。

以上の結果、海運業セグメントでは、売上高は1,813億93百万円、営業損失は217億30百万円となりました。

物流・港運事業

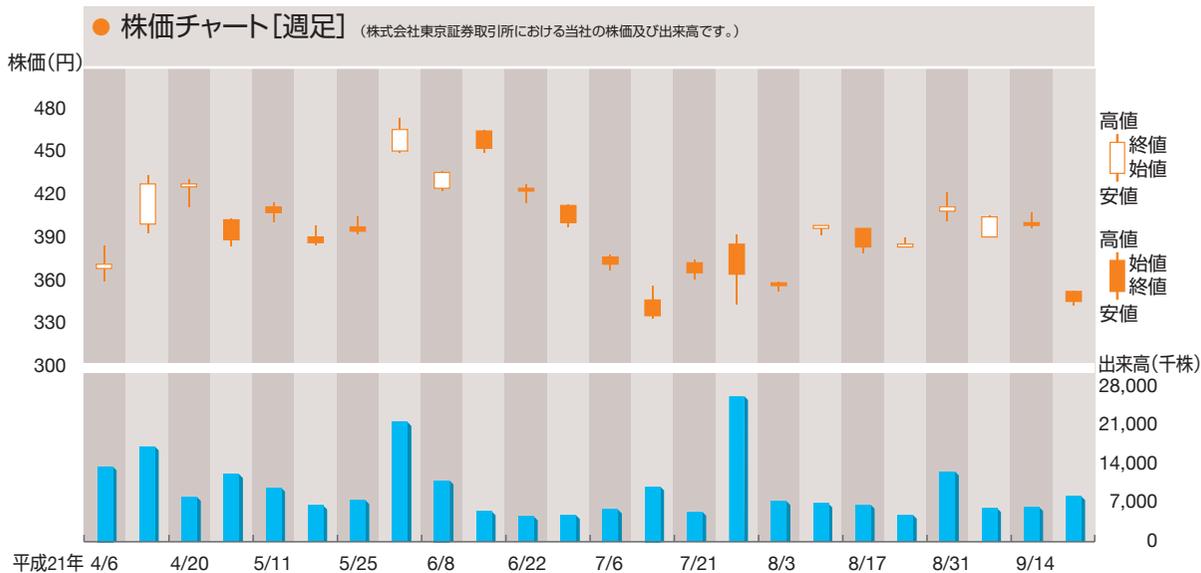
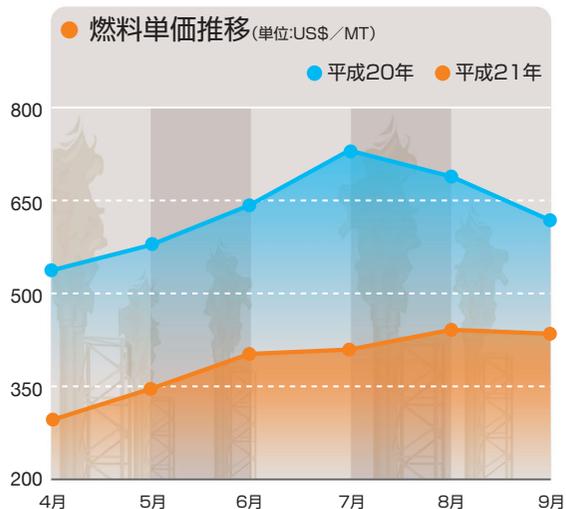
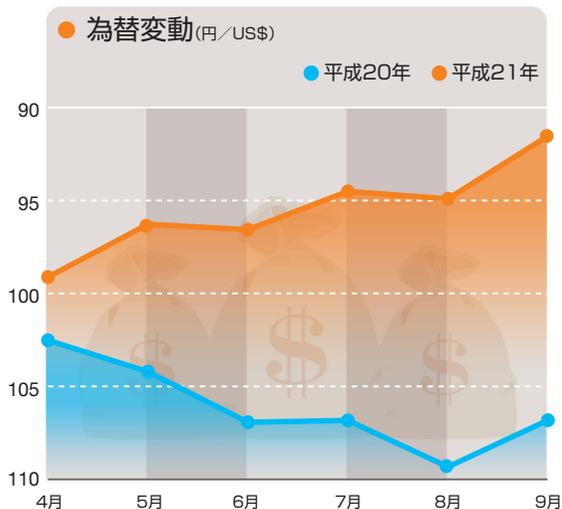
総合物流部門においては、昨年秋以降より落ち込んだ荷動きは第1四半期に底は打つたとみられ、中国・アジア発着の航空貨物を中心に回復したものの、海上貨物を含めた全般的な荷動きの回復は未だ鈍く、前年同会計期間比減収減益となりました。

この結果、物流・港運事業セグメントでは、売上高は219億61百万円、営業利益は8億54百万円となりました。

その他の事業

その他事業セグメントでは、売上高は51億76百万円、営業利益は4億85百万円となりました。

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21年9月30日現在	前連結会計年度末 平成21年3月31日現在
●資産の部		
流動資産	239,638	234,486
固定資産		
有形固定資産	597,579	578,463
無形固定資産	15,160	16,215
投資その他の資産	163,425	142,437
固定資産合計	776,165	737,116
資産合計	1,015,804	971,602
●負債の部		
流動負債	192,608	187,554
固定負債	525,524	427,895
負債合計	718,133	615,450
●純資産の部		
株主資本		
資本金	45,869	45,869
資本剰余金	30,714	30,714
利益剰余金	255,221	298,638
自己株式	△ 936	△ 938
株主資本合計	330,868	374,283
評価・換算差額等		
その他有価証券評価差額金	1,703	△ 4,874
繰延ヘッジ損益	△ 44,812	△ 17,708
土地再評価差額金	2,044	2,048
為替換算調整勘定	△ 15,156	△ 18,975
評価・換算差額等合計	△ 56,220	△ 39,510
少数株主持分	23,022	21,379
純資産合計	297,671	356,152
負債純資産合計	1,015,804	971,602

● 資 産
(前期末比+442億円)

● 負 債
(前期末比+1,027億円)

● 純資産
(前期末比△585億円)

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21年4月 1日 至 平成21年9月30日	自 平成20年4月 1日 至 平成20年9月30日
売上高	400,458	735,511
売上原価	409,589	624,240
売上総利益又は売上総損失	△ 9,130	111,270
販売費及び一般管理費	33,368	36,541
営業利益又は営業損失	△ 42,499	74,729
営業外収益	4,291	5,171
営業外費用	11,667	4,764
経常利益又は経常損失	△ 49,875	75,136
特別利益	8,736	1,019
特別損失	17,818	119
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	△ 58,957	76,037
法人税等	△ 18,098	22,293
少数株主利益	2,399	2,587
四半期純利益又は四半期純損失	△ 43,258	51,156

記載金額は、百万円未満を切り捨てて表示しています。

● 売上高
(前年同累計期間比△3,351億円)

● 営業利益
(前年同累計期間比△1,172億円)

● 営業外損益
(前年同累計期間比△78億円)

● 特別損益
(前年同累計期間比△100億円)

● 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21年4月 1日 至 平成21年9月30日
営業活動によるキャッシュ・フロー	△ 9,140
投資活動によるキャッシュ・フロー	△ 42,274
財務活動によるキャッシュ・フロー	57,734
現金及び現金同等物に係る換算差額	632
現金及び現金同等物の増減額	6,951
現金及び現金同等物の期首残高	69,700
新規連結に伴う現金及び現金同等物の増加額	143
現金及び現金同等物の四半期末残高	76,795

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

トピックス

鞍山鋼鉄集団との鉄鉱石・ 長期輸送契約締結の件

当社は、鞍山鋼鉄集団(本社:中国 遼寧省鞍山市)との間で、ケープサイズ型撒積船によるオーストラリア産鉄鉱石の長期輸送契約を締結しました。同社は粗鋼生産量2,340万吨(2008年実績)を誇る中国を代表する鉄鋼メーカーであり、昨年には臨海型高炉一貫製鉄所(遼東湾 営口)を立ち上げ、今後も鉄鉱石輸入量を増やしていく計画を持っています。当社は本年11月より同社向け鉄鉱石輸送を開始することになっています。近年、成長著しい中国市場においては鉄鋼メーカーも非

常に大きな発展を遂げていることから、当社は中国現地法人である川崎汽船(中国)有限公司の撒積船営業部門を拠点として大手鉄鋼メーカーを中心に取引量を拡大しており、今後も中国市場への取り組みを積極的に進めてまいります。



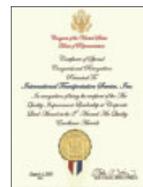
環境保全への取り組みに対し、 ITS が最優秀賞を受賞

当社の子会社であるITS(International Transportation Service, Inc.)【米国カリフォルニア州ロングビーチのコンテナターミナル会社】は、この度第二回「年間CAAP 大気保全優秀賞」の大賞を受賞しました。CAAP(カーブ)は2002年に制定されたロスアンゼルス・ロングビーチ両港を対象とするクリーンエアアクションプランの略称で、同地区の大気汚染物質排出量を2012年迄に半減するという目標を掲げています。同社は、2006年に「グリーン・リース」契約をロングビーチ港と締結し、こ

の契約の下、着岸中の本船への電力を陸上から供給するCOLD IRONING(コールドアイロニング)を昨年より実施し、本船のエンジンを停止可能としている他、1972年の創業以来、数々の自発的な排ガス削減の対策を講じてきました。これらが評価され今回の受賞に至ったものです。同社では、今後も更にターミナルで使用する荷役機器をCAAP基準より厳しい低環境負荷の燃料を使用する最新型のものへと代替を進めていきます。



カリフォルニア州上院より



米国上院より

北欧州ー北米東岸航路およびアジアー北欧州 / 地中海航路の合理化について

本年9月より、北欧州ー北米東岸航路において、CKYH アライアンス(コスコ・コンテナラインズ、川崎汽船、陽明海運、韓進海運の4社連合)は、エバーグリーン社と協調し、5社によるサービスを開始しました。これまでエバーグリーン社は単独でCKYHアライアンスと同じ寄港地のサービスを実施しておりましたが、2グループのサービスをひとつに統合したこ

とになります。

また、本年10月からは、アジアー北欧州 / 地中海航路において、現行のCKYH アライアンスのサービスを合理化し、8ループを6ループに統合しました。

これらの合理化により、サービススペースを荷動きに合った適正レベルに調整するとともに、寄港地の重複を整理して、サービス合理化後も広範な寄港地をカバーしながら競争力のある航海日数を維持し、引き続き高品質なサービスを提供してまいります。

30万重量トン型鉱石船 “豊国” / “RIGEL” 竣工

ユニバーサル造船(株)有明事業所において、当社では2隻目、3隻目となる30万重量トン型鉱石専用船2隻が竣工しました。本船型はブラジルの深喫水バース積に適した船型となっており、お客様の揚地までシャトル配船で結ぶという効率的な大量輸送を実現する事が可能となります。昨年竣工した同型船 Grande Progresso を含め3隻の超大型鉱石専用船を投入し、国内外問わず今後ますます多様化し、需要の高まる鉄鋼原料輸送に積極的に対応してまいります。

船名	竣工日	備船者
豊国	2009年7月7日	新日本製鐵株式会社
RIGEL	2009年9月9日	ILVA社(イタリア)

【本船概要】

主要寸法	全長 327.0m x 幅 55.0m x 深さ 29.25 m x 喫水 21.40 m
載貨重量	約 297,500 トン
総トン数	約 150,800 トン



会社の概況

[2009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	45,869,343,750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	169	11,247,232
用船	311	20,034,409
合計	480	31,281,641

(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	638,882,298株
株主数	36,553名

従業員の状況

従業員数	7,871名
------	--------

参考(単体)

運航船腹	370隻
従業員数	609名

大株主 (上位10名)

株主名	現在 所有株数 (千株)	出資比率 (%)
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口)	48,054	7.52
日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口)	47,889	7.49
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	4.69
JFEスチール株式会社	28,174	4.40
東京海上日動火災保険株式会社	28,020	4.38
株式会社損害保険ジャパン	27,295	4.27
日本生命保険相互会社	17,913	2.80
株式会社みずほコーポレート銀行	11,100	1.73
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社(信託口9)	10,681	1.67
株式会社みずほ銀行	7,588	1.18

役員

● 取締役

※取締役社長執行役員	前川 弘 幸
※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	村上 榮 一
※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	佐伯 隆
※取締役専務執行役員	村上 英 三
取締役常務執行役員	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)	向川 讓
☆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

常務執行役員	森 護
常務執行役員	寺島 喜義
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

(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及び全国各支店で行っております。
●住所変更・単元未満株式の買収・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。
●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するご案内	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>

