

第141期第1四半期報告

株主通信

平成20年4月1日～平成20年6月30日

1st Quarter Business Report

 **K LINE**
川崎汽船株式会社®

証券コード：9107

CONTENTS

2

株主の皆さまへ

3

営業の概況

業績概況・事業別概況

7

特集

“K” LINE Vision 100

9

TOPICS

- 当社債券格付けの引き上げ
- 洋上LNG生産実現に向けFLEX LNG社へ出資
- 430万CFT型木材チップ専用船
“HOKUETSU IBIS” 竣工
- 30万重量トン型鉱石船
“GRANDE PROGRESSO” 竣工

11

NEWS FLASH

- ミャンマー・サイクロン被害、
中国・四川大地震被害への支援
- フィリピンにおける新たなスカラシップ制度について
- 地球環境を守るために

P R の 頁

6

川崎近海汽船株式会社

13

“K” Line (Japan) Ltd.

14

株式会社シーゲート コーポレーション



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141期第1四半期報告書のお届けにあたり、ひとことご挨拶申し上げます。

当第1四半期（平成20年4月1日から平成20年6月30日）は、コンテナ

船部門においては、運賃は前年同期を上回る水準となったものの燃料費の予想以上の高騰とアジア発北米向け積高の減少等により、業績は当初予想を下回りましたが、ドライバルク部門が当初の予想を大きく上回る高値圏で推移した市況を享受し、その他の部門も概ね予想通り乃至は予想を若干上回る利益を上げることができた結果、全体の業績は期初予想を上回るものとなりました。第2四半期及び下期についても燃料油価格のさらなる高騰、コンテナ船部門の荷動き動向など懸念材料はあるもののドライバルク部門及びエネルギー部門は引き続き堅調に推移する見込みで、全体として通期では期初予想通りの収益を確保できる見込みです。

配当金につきましても従前の予想通り、中間配当金及び期末配当金それぞれ1株当たり13.5円（年間配当金27.0円）とさせていただきます。

この4月にスタートした新中期経営計画「K」LINE Vision 100」においては、2010年代半ばでの連結純利益に対する配当性向30%を念頭に、2011年度の配当性向25%を中間目標としています。当期の配当性向は前期実績から2ポイント増加の22%を目標としており、次年度以降も徐々に高めていく方針です。

グループ企業の役員・従業員一丸となってさらに努力を続けて参りますので、株主の皆さまには何卒一層のご支援、ご鞭撻を賜りますようお願い申し上げます。

平成20年8月

代表取締役 社長執行役員

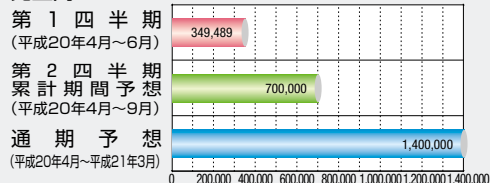
前川 弘幸

営業の概況

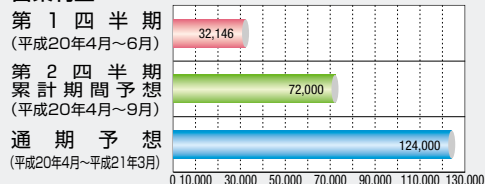
■業績概況

(単位：百万円。単位未満切捨て)

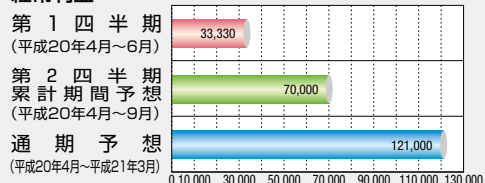
売上高



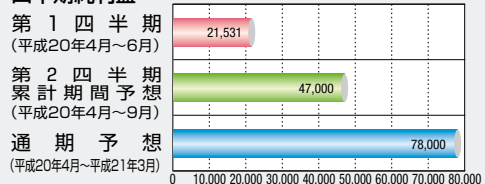
営業利益



経常利益

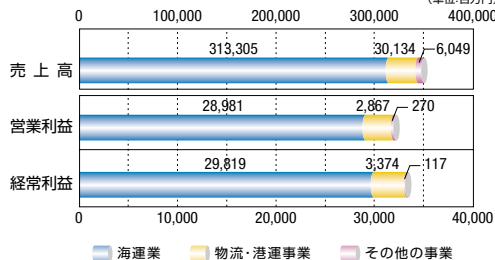


四半期純利益



第1四半期 事業の種類別セグメント情報

(単位：百万円)



当第1四半期（平成20年4月1日から平成20年6月30日まで）において、世界経済はサブプライム・ローン問題の実体経済への波及や、原油・資源価格の高騰に見舞われながらも、全体としては緩やかな成長を見せました。米国では、住宅市場は依然として調整局面にあり、設備投資や国内消費は横ばいで推移しましたが、欧州各国の経済は、景気減速の不安がある中でも良好な雇用環境に支えられて底堅さを維持しました。わが国経済は、原油価格や資源価格の高騰の影響を受け、輸出は頭打ちとなり、個人消費も横ばいと全体的に低調に推移しましたが、アジア地域では、欧州向け、新興国向けの輸出が好調であり、緩やかな景気拡大が続きしました。

海運業を取りまく環境としては、ドライバルク市況の高水準が継続する一方で、米国向け荷動きの減速や燃料油価格の高騰など収益圧迫要因が顕著になっております。

このような状況下、当社グループは本年4月に発表した新中期経営計画“K”LINE Vision100に基づき、事業規模の拡大と基盤強化に取り組みました。その結果、当第1四半期の連結売上高は3,494億89百万円（前年同期比403億15百万円増加）、営業利益は321億46百万円（前年同期比1億59百万円減少）、経常利益は333億30百万円（前年同期比27億23百万円減少）、四半期純利益は215億31百万円（前年同期比42億72百万円減少）となりました。

事業の種類別セグメントの業績概況は次のとおりです。

■事業別概況

海 運 業

コンテナ船部門

8000TEU積みの大型船舶を投入して船腹を拡大した欧州航路、新サービス開設などの輸送力増強を行ったアジア/南米西岸、南米東岸航路などで積高を伸ばした結果、当社の積高は全体で前年同期比6%増加となりました。

アジア発北米向けの輸出量は、米国経済停滞の影響を受け、住宅関連品目などで前年同期比減少傾向が続いており、当社の積高は前年同期比9%の減少となりました。一方、北米発アジア諸国向けでは、ドル安の影響、不定期船市況の高騰によるドライバルク貨物のコンテナ船輸送へのシフトにより荷動きが増加しており、当社は前年同期比46%増と大幅に積高を伸ばしました。欧州航路の荷動きは、東地中海・黒海向けを含め堅調に推移しており、当社もアジア発欧州・地中海向けは前年同期比5%の積高増加となりました。

南北航路では新規航路の寄与もあり同33%増と大幅な増加となりました。

平均運賃は概ね前年同期を上回りましたが、燃料費等のコスト増加を吸収するには至らず、前年同期比増収減益となりました。

海 運 業

不定期専用船部門

ドライバルク輸送においては、中国の鉄鉱石輸入が大幅に増加するなど、輸送需要は堅調に推移し、船腹需給が逼迫した状況が続きました。このような需給関係のもと、ドライバルク市況は当初の予想を大きく上回る高値圏で推移しました。当社は、長期輸送契約により安定収益を確保する一方、高騰したスポット市況を享受した結果、ドライバルク部門全体で前年同期比増収増益となりました。

自動車船においては、米国経済の減速と原油価格高騰による自動車販売低迷の影響を受けて、北米向け輸送台数は減少しましたが、新興国及び資源国の旺盛な需要に加え、2隻の新造船の竣工により、総輸送台数は前年同期比7%増となり、業績も順調に推移しました。

このような好調な事業環境の中、不定期専用船部門全体の当第1四半期の業績は当初の見込みを上回り、前年同期比増収増益となりました。



MICHIGAN HIGHWAY



営業の概況

■事業別概況

海 運 業

エネルギー資源輸送部門

液化天然ガス輸送船においては、21万立方メートル型の新造大型船5隻が期中に竣工し、当社が保有もしくは関与する船舶は合計で38隻に拡大しました。また、旺盛なスポット貨物に対応するため短期傭船した1隻も順調に稼働し、安定的な収益を確保することができました。

油槽船においては、第1四半期は石油製品船が北半球の不需要期に当たることに加え、石油製品価格の高騰により荷動きが低迷し市況は低調であったものの、効率的運航に努めたこと、また、原油船においては、中国などの新興国向け原油の荷動き好調により市況が堅調に推移したことで、収支は予想を上回りました。

エネルギー資源輸送部門全体では、前年同期比増収増益となりました。

海 運 業

重量物船部門

重量物船事業においては、昨年の事業開始以降最初の新造船が竣工し、現在16隻の運航隻数に拡大しました。発電設備などのインフラ関連貨物、石油精製関連大型貨物等の好調な荷動きにより、当第1四半期は満船基調で推移し、期待通りの収益を上げることができました。

海 運 業

内航・フェリー部門

内航・フェリー部門においては、石灰石輸送に大型新造船を代替投入して輸送量を伸ばし、内航ロールオンロールオフ船定期航路においては新規貨物獲得に積極的に取り組みました。また、八戸／苫小牧フェリー航路でも顧客ニーズを捉えて輸送量を伸ばし、部門全体では前年同期を上回ることができました。

以上の結果、海運業セグメント全体では、売上高は3,133億5百万円、営業利益は289億81百万円となりました。

物 流 ・ 港 運 事 業

総合物流部門においては、航空貨物分野で米国経済減速の影響を受け、太平洋線などで輸送量が伸び悩みましたが、欧州、アジア方面の荷動きは堅調に推移しました。その他港運事業部門の取扱量も堅調に推移しました。

この結果、セグメント全体では、売上高は301億34百万円、営業利益は28億67百万円となりました。



"K" LINE KINKAI

物流のベストパートナー



GLORIOUS FUTURE

当社は、海上輸送のベストパートナーとしてお客様のニーズに全力で応え、人にやさしい豊かな社会の実現に貢献します。



MARINE DIAMOND

川崎近海汽船株式會社

KAWASAKI KINKAI KISEN KAISHA, LTD.

東京都千代田区霞が関1丁目4番2号

<http://www.kawakin.co.jp>

特集

“K” LINE Vision 100

【100周年ビジョンと2008～2011年度中期経営計画】

当社は、2008年4月に新中期経営計画「“K” LINE Vision 100」を策定しました。

“K” LINE Vision 100では、「共利共生と持続的成長」を主要テーマとして掲げています。これは、持続的成長を可能にするためには、すべてのステークホルダー（利害関係者）との互惠関係の確立が不可欠であるとの認識に基づいています。当社が創立100周年を迎える2019年を見据え、以下に掲げる5つの課題に取り組んでいきます。

2008年度より2011年度までの業績・財務数値の目標値は下記のとおりです。

■業績・財務数値目標

(単位:億円)

	2007年度 実績	2008年度 (計画)	2009年度 (計画)	2010年度 (計画)	2011年度 (計画)	2010年代 半ば	2019年 100周年
売上高	13,310	13,400	14,500	16,000	17,500	売上高 2.2兆円	売上高 3兆円
経常利益	1,259	1,210	1,350	1,450	1,600		
当期純利益	830	780	850	950	1,050		
ROA	13%	12%			10%以上		
自己資本	3,558	4,260			6,800以上		
自己資本比率	37%	37%			40%以上		
DER	0.93倍	1.00倍			0.85倍以下		
有利子負債／ 営業キャッシュ・フロー	2.3倍	4.2倍			3.5倍以下		
配当性向	20%	22%			25%	30%	

※《計画の前提》為替(円/US\$): 100、燃料油価格(US\$/MT): 520(ドバイ原油 US\$100/バレル)

「共利共生と持続的成長」に向けた5つの取り組み

1 環境保護への取り組み

2010年代半ばにおける、CO₂(二酸化炭素)、SO_x(硫黄酸化物)、NO_x(窒素酸化物)の輸送トンマイルあたりの排出量を2006年度比10%削減することを環境目標とします。船舶運航や陸上での荷役作業、ならびに陸上輸送において、省エネルギーシステムの採用、排出エネルギーの有効利用などに加えて、適正

速力での船舶運航の徹底など、ハード・ソフトの両面からの施策により、可能な限り排出量の削減を行い、地球環境保護に努めます。

また2008年7月より、従来の環境チームを安全運航グループから独立させて環境推進室とし、環境目標達成に向けて全力で取り組んでいきます。

— より良い地球環境へ向けて全力で取り組みます —

きれいな海

- ⇒ バラスト水の適正管理
- ⇒ 新型塗料の採用
- ⇒ タンカーダブルバリア化100%
- ⇒ 燃料タンクの保護

地球温暖化の防止

- ⇒ 適正運航速力
- ⇒ 省エネシステムの採用
- ⇒ 排出エネルギーの有効利用
- ⇒ 自然由来エネルギーの利用

きれいな空気

- ⇒ 良質燃料の使用拡大
- ⇒ 排ガス処理装置の使用拡大
- ⇒ 電子制御エンジン搭載の拡大
- ⇒ 陸上電源の活用
- ⇒ ハイブリッド型荷役機器の導入

2 確固たる安全運航管理体制

安全運航を最重要課題として引き続き取り組みます。当社では世界基準の管理システムに、当社独自のノウハウを取り入れた安全運航管理システム KL Safety Standard を構築します。当社の品質統一規格 KL Quality の充実と、検船監督による検査体制の強化により、安全運航の推進とすべての運航船舶の船質向上に努めます。さらに KL Safety Network によるグループ全体での情報共有化を促進し、安全管理システムの充実と陸上での支援

体制を強化します。グループ内船舶管理会社の海外拠点の拡充や取り扱い船の種類を特化した効率的な船舶管理の推進、質の高い乗組員と経験豊かな船舶管理監督者により、船舶管理の充実を図ります。また、当社の船員育成コンセプト“K”Line Maritime Academy の充実、魅力ある職場の提供など、船隊規模拡大に伴う船員確保・育成体制を強化します。



3 最適・最強組織によるボーダレス経営

当社グループの事業活動のグローバル化が加速する中で、世界各地で事業活動に携わっている社員全員が“K”Line Standard を共有できる、国境やグループ企業間の垣根のないボーダレス経営を加速します。企業間の協業と人材交流により企業グループとして総合力を強化するため、世界に通用する人材の育成と弛まぬ業務改革の推進に取り組みます。ビジョンの共有化と一人ひとり

の役割の明確化、適材適所の人材配置と公平な処遇など、世界中で活躍する当社グループの従業員がやりがいを持てる、いきいきとした職場環境作りに努めます。

これらの取り組みを通じて、コスト競争力・技術開発力・高品質なサービスの提供などにおいて、業界屈指の競争力のある企業グループを目指します。

4 戦略投資と経営資源の適正配分

既存事業の基盤強化に向けた積極投資を継続する一方で、新規輸送事業分野を開拓します。新規参入を果たした重量物船やオフショア船事業など、戦略的事業の早期育成のため、必要な追加投

資を行い、安定収益を積み上げる投資と新たな収益の「種」となる投資をバランスよく配分していきます。

5 企業価値の向上とリスク管理の徹底

収益性と資本効率を重視した事業展開を通じて、バランスのとれた持続的成長を目指します。その一方で、マーケットや為替の変動、人材、安全・環境や災害など、予見しうる各種の潜在的なリスクを洗い出し予防措置を講じます。また、それらリスクが顕

在化した場合への備えを万全にするなど、リスク管理を徹底します。財務面での健全性確保だけでなく、バランスシートには現れないリスクの可視化により、経営の健全性を高め、企業価値のさらなる向上を図ります。

当社債券格付けの引き上げ

(株)格付投資情報センター(R&I)による、当社の発行体格付けが、以下のとおり引き上げられました。

〈平成20年5月30日付〉

【発行体格付け】

「A-/安定的」→「A /安定的」(シングルAフラット)

(**【コマーシャルペーパー】**)
「a-1」→「a-1」変更無し)

R&Iは格付け引き上げの主な事由として以下をあげています。

- ①不定期船舶部門において、内外の荷主と長期契約を締結するなど利益安定化への手を打っており、市況が悪化した場合でも比較的高い利益を確保できる公算が大きい。
- ②今後、高水準の利益を背景に自己資本が着実に積み上がっていくと見られる。

今後とも「K」LINE Vision 100」を推進し、安定収益体制を築き財務体質のさらなる改善、強化を図り、格付けの維持・向上を目指していきます。

(ご参考)

■過去3年の長期債／発行体格付推移(平成20年6月現在)

	平成18年度	平成19年度	平成20年度
格付投資情報センター (R&I)	A-	A-	A
日本格付研究所 (JCR)	A	A	A (見直し前)
スタンダード&プアーズ (S&P)	BBB-	BBB	BBB (見直し前)

洋上LNG生産実現に向け FLEX LNG社へ出資



洋上LNG生産船完成予想図

本年6月23日、当社は洋上LNG生産プロジェクトを推進するFLEX LNG Ltd社の株式の15%を取得し筆頭株主となりました。また、同社との間で、洋上生産したLNGの当社優先輸送、洋上作業における当社オフショア船優先使用についても合意しました。

同社は、すでに他社に先駆けて洋上LNG生産船4隻を発注しており、2011年の洋上LNG生産開始を目指しています。当社は、その戦略的パートナーとして、LNG輸送事業、オフショア支援船事業等とのシナジーを活かして幅広い事業を展開してまいります。

430万CFT型木材チップ専用船 “HOKUETSU IBIS” 竣工

本年4月23日、長崎県の㈱大島造船所において430万CFT型木材チップ専用船「HOKUETSU IBIS（ホクエツ・アイビス）」が竣工しました。本船は当社チップ専用船隊では最大級の船型で、当社初の北越製紙㈱殿向け専用船として長期に渡り製紙原料となる木材チップの輸送に携わります。また、本船は文字通り北越製紙㈱の社名であるホクエツと同社主要工場のある新潟県の県鳥・朱鷺（トキ）を意味するアイビスにちなんで名付けられました。本船の竣工により、当社木材チップ専用船船隊は15隻となります。

【本船概要】

船艙容積：4,313,796CFT (Cubic Feet)
 載貨重量：60,527トン
 総トン数：49,166トン
 全 長：210.00メートル
 全 幅：36.50メートル
 型 深：22.95メートル



HOKUETSU IBIS

30万重量トン型鉱石船 “GRANDE PROGRESSO” 竣工

本年5月30日、ユニバーサル造船(株)有明事業所において、当社初の超大型鉱石専用船“GRANDE PROGRESSO”（ポルトガル語で大いなる発展）が竣工致しました。

本船は、JFEスチール㈱殿向けのブラジル積み／Villanueva（フィリピン）揚げ超大型鉱石専用船の第1船となります。近年の旺盛な資源需要を背景に、船腹需給がタイトになりバルクマーケットが高騰した結果、資源輸送の形態は、以前のような往航/復航のコンビネーションから、本船に代表される大型船によるチャトル輸送に徐々に変化しつつあります。本船は、超大型船でありながら、最新鋭の省燃費装置を装備することで格段に優れた燃費を実現し、環境にも配慮した設計になっています。当社では、今後3隻の超大型鉱石専用船を投入し、伸び続ける資源輸送に積極的に取り組んでいきます。

【本船概要】

主要寸法：全長 327.0 m x 幅 55.00 m x
 深さ 29.25 m x 喫水 21.40 m
 載貨重量：297,351トン
 総トン数：151,137トン



GRANDE PROGRESSO

ミャンマー・サイクロン被害、中国・四川大地震被害への支援

当社では、世界各地で発生した大規模な地震や台風などの自然災害に対し、その被災地の復興を支援するため、義捐金による災害援助を積極的に行っています。

本年5月2日から3日にかけて、大型のサイクロン（ナルギス）がミャンマー中南部を直撃し、また、5月12日には中国四川省を震源にマグニチュード8クラスの大規模な地震が発生し、どちらも大きな被害が発生しました。

当社では、両国の被災地の復興を支援するため、社内・

グループ会社などの有志及び会社からの寄付を合わせ、それぞれ約337万円及び約536万円の義捐金を日本赤十字社を通じて寄付しました。

また、中国、香港の当社現地法人でも中国・四川大地震の被災地支援のために、役職員及び会社の寄付を合わせた約456万円相当の義捐金を現地赤十字に寄付しました。

フィリピンにおける新たなスカラーシップ制度について

《Cristal e-Collegeとの船員教育に関する提携について》

当社グループでは、1991年からフィリピンの各商船学校においてスカラーシップ（奨学金／就学補助）制度を開始し、2006年からはブリッジプログラム（工科大学卒業生を対象とした海技免状取得コース）のための“K”LINEクラスを設置するなど、同制度の拡充に努めています。

今後益々増大する優秀な船舶職員確保の需要に応えるため、フィリピンにおける“K”LINEスカラーシップ制度の拡大・充実を図り、このほど、フィリピン ボホール島の私立商船大学“Cristal e-College”と提携して同校に“K”LINEクラスを設置することにしました。

この制度は、高校卒業見込み者の中から当社独自の選抜試験に合格した者（2008年：機関科24名、2009年以降：航海科機関科各24名）をCristal e-Collegeの中に設置した“K”LINEクラスの中で1年生から4年間教育するプログラムであり、船員教育現場に当社独自の考え方を直接反映させて、より高い資質を持った船舶職員を

育成することを目指しています。

今後は、Cristal e-Collegeとの提携強化によりフィリピンにおける船員教育に積極的に協力しながら、当社グループの安全輸送を支える優秀な船舶職員を安定的に確保していきます。



（ご参考）

同校は、2007年度MSAP（Maritime School Assessment Program）の略で、民間船員雇用者団体が行った商船学校及びその生徒を評価する統一試験）において、参加したフィリピンの商船学校54校の中で、第10位の成績をおさめました。

地球環境を守るために

～CO₂排出削減の第一歩は、燃料消費の改善～

モノを運ぶためにはさまざまな輸送モードがあります。海上輸送は他の輸送モードに比べエネルギー効率に優れた輸送モードですが、船の運航にはエンジンやボイラーで燃料を使用（燃焼）しなければなりません。しかし、その燃料に、昨今大きな注目が集まっています。

一つは燃料を使用することによる温暖化ガス（CO₂）の排出、もう一つは原油価格の高騰に伴う燃料費用の増加です。

これには、船型の改良や省エネ船体付加物装着、船底にシリコン塗料*使用（古い塗膜を除去後に塗布）等により船体抵抗軽減を図りエネルギー効率を向上させる、省エネエンジンの搭載、適正速力、適正航路の選定により燃料消費の低減を図るなどのさまざまな方策により対



ドックでシリコン塗料（赤色）による塗装工事を行った後の
CORONA EMBLEM

応し、地球温暖化の要因とされるCO₂排出削減と燃料費用の削減に取り組んでいます。

*シリコン塗料

シリコン樹脂を使用した塗料で、弾力性や平滑性を持ち、塗装面の摩擦係数が低いため海洋生物が付着しにくく、付着した場合でも容易に除去することができる。さらに、経年劣化が少なく、船体の抵抗増加も少なくなるため、燃料消費の削減及びCO₂等の排出低減にも寄与する。また、従来型船底塗料のように塗料が水中に溶け出さないため環境にやさしいなどの特徴がある。



【省エネ船体付加物の一例（サーフバルブ）】

翼（黄色枠内）の部分でプロペラの水流の力を受け止め、前進する推力に変えることにより推進性能が向上する。

信頼できるパートナーが、 ビジネスチャンスを広げます。

確かな輸送サービスを続ける“K”LINEは、
世界中のお客様より、パートナーとして選ばれています。

私たちは、これからも信頼に応え、
お客様のビジネスの発展に貢献したいと願っています。



定期航路グローバルネットワーク

北米航路
欧州航路
地中海航路
アジア航路
中国航路
インド・パキスタン
・PG航路
豪州航路
南米航路
南アフリカ航路
大西洋航路



K “K” LINE
“K” Line (Japan) Ltd. ®

<http://www.klj.kline.com>

〒105-0003 東京都港区西新橋1丁目2-9 日比谷セントラルビルディング Phone (03)3595-5213 / Fax (03)3595-5259 / 名古屋支店 Phone (052)589-4512 / 関西支店 Phone (078)325-8701

アジアのGATEWAYとして西日本から、国内全域そして世界へ。



株式会社シーゲートコーポレーション

【本社】 〒 734-0013 広島県広島市南区出島2丁目 22-37 Tel (082) 254-2421 Fax (082) 255-1042

水島支店	〒 712-8071 岡山県倉敷市水島海岸通2-1	Tel (086) 444-5211	Fax (086) 444-5229
呉支店	〒 737-0822 広島県呉市築地町4番地-8	Tel (0823) 21-8250	Fax (0823) 25-3728
徳山支店	〒 745-0811 山口県周南市五月町9番28 ビジネスコート五月町A	Tel (0834) 21-4611	Fax (0834) 22-0081
防府支店	〒 747-0833 山口県防府市大字浜方字大浜一ノ樹 415番地15	Tel (0835) 38-4954	Fax (0835) 24-4149
門司支店	〒 801-0841 福岡県北九州市門司区西海岸1丁目4-12	Tel (093) 331-2161	Fax (093) 321-6865
福岡支店	〒 812-0031 福岡県福岡市博多区沖浜町11-10 サンイースト福岡4階	Tel (092) 271-5316	Fax (092) 271-6337
東京支店	〒 105-0003 東京都港区西新橋1-1-3 東京桜田ビル506	Tel (03) 3595-6239	Fax (03) 3595-6248
玉島営業所	〒 713-8103 岡山県倉敷市玉島乙島字新湊 8256番54	Tel (086) 525-1311	Fax (086) 525-1315
出島営業所	〒 734-0013 広島県広島市南区出島2丁目 22-14	Tel (082) 255-3255	Fax (082) 255-7990
坂営業所	〒 731-4321 広島県安芸郡坂町植田1丁目 1-30	Tel (082) 885-3171	Fax (082) 885-2891
大分出張所	〒 870-0004 大分県大分市王子港町 2915番地	Tel (097) 534-3302	Fax (097) 534-3304

広島国際コンテナターミナル／出島製材センター／防府物流センター／門司物流センター／マイカセンター／博多物流センター

<http://www.seagatecorp.com>



〒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)

TEL：03-3595-5061

URL：http://www.kline.co.jp

【単元未満株式をお持ちの株主さまへ】

当社は、1単元（1,000株）に満たない株式（単元未満株式）をお持ちの株主の皆さまの便宜をはかるため、買取制度（ご売却）に加え、「単元未満株式の買増制度（ご購入）」を実施しておりますので、ご利用ください。お手続きなどの詳細に関しましては、株主名簿管理人にご照会くださいますようお願い申し上げます。なお、保管振替制度をご利用の株主さまは、お取引のある証券会社までお問い合わせください。

株主名簿管理人 事務取扱所

（〒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

☎ 0120-78-2031（9：00～17：00）

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。ぜひご利用ください。

サービスのご登録は <https://www.kline.co.jp/sec/mlist/index.asp>

（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。



本誌は再生紙を使用しています。