



**K "K" LINE**  
川崎汽船株式会社®

株 主 通 信

第**152**期 第2四半期報告書

2019.4.1 ▶ 9.30



**Start! New "K"LINE**



## 企業理念

# ～グローバルに信頼される**K**～

海運業を母体とする総合物流企業グループとして、  
人々の豊かな暮らしに貢献します。

## ビジョン

お客さまを第一に考えた高いレベルの物流サービスを提供することで、  
重要なパートナーとして選ばれ続け、  
グローバル社会の重要なインフラとして信頼されることを目指します。

安全で最適な  
サービス

公正な事業活動

変革への飽くなき  
チャレンジ

人間性の尊重

# 次の100年へ 私たちのチャレンジは始まっています。

代表取締役社長 明珍 幸一



## 創立100周年を迎えて

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。

2019年4月、当社は創立100周年を迎えました。この大事な節目を迎えられたのは、これまで支えていただいた、株主・投資家、お客さま、お取引先、地域社会、従業員などさまざまなステークホルダーの皆さまのおかげであり改めて感謝申し上げます。

当社は、その母体である(株)川崎造船所(現・川崎重工業(株))が、第一次世界大戦の終結によって生じた余剰のストックポート(需要を見越して建造し

た船)を現物出資したことにより設立されました。将来の世界貿易の拡大を見据え、「ストックポートの余剰」という逆境を機会ととらえて誕生したというエピソードに、「進取の気象」「自由闊達」「自主独立」という「K」LINEスピリットの源泉を見る想いがします。創立時から引き継がれる「K」LINEスピリットのもと、当社グループは幾多の困難を乗り越え、新たな価値を提供してきました。過去の歴史から学びつつも、従来の考え方にとらわれることのない柔軟な発想を持ち、今後とも、お客さまから真っ先に相談され、それに真摯に応えられるプロ集団でありたいと思います。

2019年度は、現中期経営計画「飛躍への再生」を

仕上げ、次期中期経営計画へと進化させるための大切な節目の年です。国内港湾運送事業子会社3社による共同持株会社の一部株式譲渡を実施し、また事業ポートフォリオ見直しを継続的に進めることで、自己資本を拡充し、財務基盤の強化を図りつつ、確実に収益を上げることができる体制を築き上げてまいります。

### 業績改善のための課題について

第2四半期連結累計期間（2019年4月1日から2019年9月30日まで）における事業活動の結果と今後の見通しについてのご報告の前に、今年度の業績改善のために取り組んでいる3つの課題についてご説明いたします。

1つ目は、船隊コストの削減です。当社は今年3月に構造改革を実施しました。具体的にはドライバルク船6隻、コンテナ船17隻、合計23隻を、船主のご協力を得たうえで傭船契約の早期解約などを実施したものです。その結果、昨年度の決算において特別損失として519億円を計上しました。ただし、その効果は着実に現出しており、今年度通期ではドライバルク16億円、コンテナ船94億円、合計110億円の収支改善効果を見込み、来年度以降も継続して収支改善に寄与します。

2つ目は、自動車船事業の収益改善です。昨年度下



期から、緊急的重要課題として、不採算航路の見直しによる航路改編などの合理化策や運賃率の修復を進めた結果、着実な取り組みが実を結び黒字をしっかりと確保できる体制が確立されつつあります。

3つ目は持分法適用会社であるOCEAN NETWORK EXPRESS社（以下、「ONE社」）の黒字化の達成です。営業開始初年度である昨年度は、サービスの混乱による積高の落ち込みの影響を大きく受け業績は低迷しましたが、今年度はONE社として自らのマーケティングポリシーのもとで初めての年間契約更改に取り組んだことにより、積高の回復に加えて貨物ポートフォリオが改善し、航路合理化による運航費削減やシナジー効果現出による変動費削減などもあり、今年度第1四半期

で初の黒字化を達成、上期ではほぼ公表数値どおりの実績を残すことができました。また、当社本体のコンテナ船事業も、先程述べた構造改革効果や、サービス開始時に発生した一過性費用の減少により、着実に改善しております。

## 上期を振り返って

世界経済は、米中貿易摩擦、英国のEUからの「合意なき離脱」、イランをはじめ中近東地域を中心とした地政学的緊張の高まりなど不透明感が増しました。当社における事業状況は、ドライバルク事業は黒字を確保しましたが、前年比で減収減益となりました。エネルギー資源輸送事業は、長期契約を基盤として、順調に推移しました。自動車船事業では、業績改善のための取り組みが効を奏して、黒字を確保しました。コンテナ船事業では、ONE社の業績は、先に述べたとおり上期での黒字化を実現しました。これらの結果、親会社株主に帰属する純損益は前年同期比で409億円改善し、163億円の利益となりました。

## 下期の見通しについて

国際通貨基金（IMF）の最新発表（2019年10月）によれば、2019年の世界経済の成長率は従来予測より0.3ポイント下げた3.0%と予測され、世界金融危

機以降で最も低い成長率となる見込みであり、世界経済の減速懸念が高まっております。当社における事業状況は、ドライバルク事業は、排出ガス規制対応のスクラバー（排ガス浄化装置）設置工事の件数増加などによる船腹供給量の減少により市況は改善し、収益も安定していくものと想定します。エネルギー資源輸送事業は、LNG船、油槽船、電力炭船を中心に中長期の傭船契約による安定収益を見込みます。海洋資源開発事業も未だ不十分ではあるものの市況は一定の改善をしておりますので、引き続きコスト削減などにより収支の改善に努めます。自動車船事業は、米中貿易摩擦や英国EU離脱問題などの外的要因による需要の落ち込みを予想しますが、合理化効果の現出や運賃率の改善により今年度は収支の改善を見込みます。コンテナ船事業でも、世界経済減速懸念はあるものの、



ONE社は需要に応じた冬期減便による運航費削減、貨物ポートフォリオ最適化、一般管理費削減などの収支改善策を推進し、今年度は収支の改善を見込みます。

### ESGの取り組みについて

ステークホルダーの皆さまの負託に応え、当社が持続的に成長していくためにはESGへの取り組みが非常に重要であると認識しています。「環境(E)」は、海運会社にとっては事業の舞台である海の豊かさを守ることでもあり、事業の根幹に関わるものです。環境施策を進めるうえで重要なツールとなる先進技術の活用にも力を入れています。「社会(S)」は、安全運航と人材育成をその重要な要素としてとらえています。本船の安全な運航は当社事業の根幹です。またそのベースとなる人材、特に外国人船員も含めた海事技術者の確保と研修内容や設備の充実も、事業継続のために欠かせない課題です。「ガバナンス(G)」については、当社は従来からコーポレートガバナンス・コードに基づいたガイドラインを制定し、指名・報酬諮問委員会の設置や監督体制の強化につながる社外取締役の増員、業務執行においてはユニット統括制の採用など、コーポレートガバナンス体制を整えるとともに、リスク管理体制も強化してきました。今夏からは監査役と社外取締役をそれぞれ増員することで、ガバナンス体制を更に強化しています。

### 株主還元について

当社は持続的成長のための投資への充当や、企業体質の充実・強化のために必要な内部留保の確保などを勘案しつつ安定的な配当を実施し、株主の皆さまへの利益還元を最大化することを経営の重要課題と位置づけています。しかしながら、財務体質の改善と事業基盤の安定化を最優先課題ととらえ、誠に遺憾ながら当期の中間配当は無配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。なお、期末配当については引き続き未定といたします。

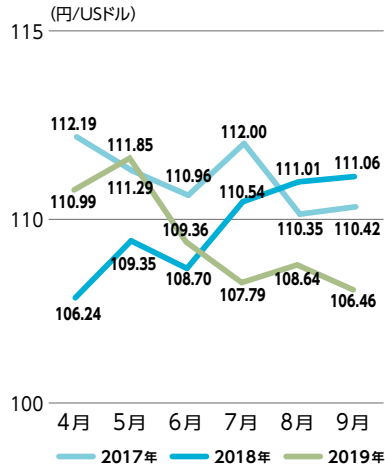
今後とも川崎汽船グループ企業の役職員一丸となって、早期の復配に向けた業績回復と中長期的な企業価値の向上に努めてまいりますので、何卒ご支援ご鞭撻を賜りたく、よろしくお願い申し上げます。

代表取締役社長

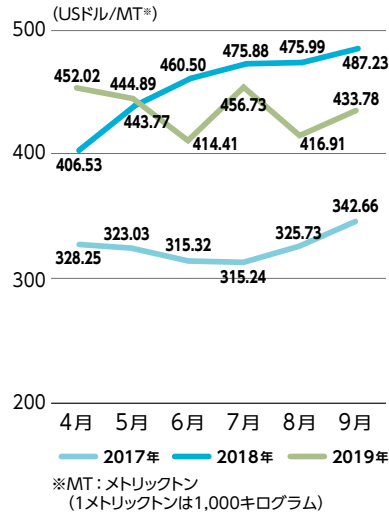
明珍幸一

■年初からの市況落ち込みの影響によりドライバルグ事業の業績が悪化したものの、油槽船市況の改善や電力炭船・LNG船を中心とした中長期契約の積み上げ、持分法適用会社であるONE社の収益改善等に加え、構造改革効果の現出により、業績は前年同期比で減収となるも黒字に転換しました。

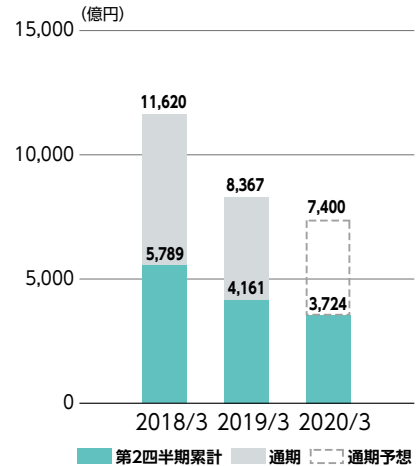
### 為替推移



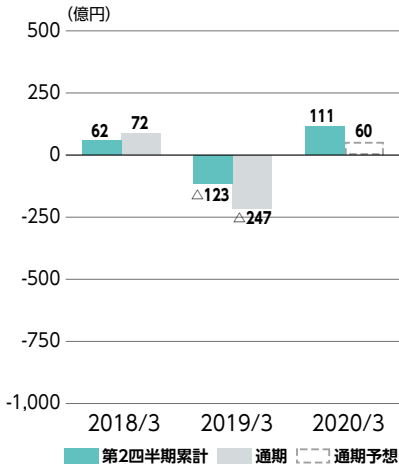
### 燃料油価格推移



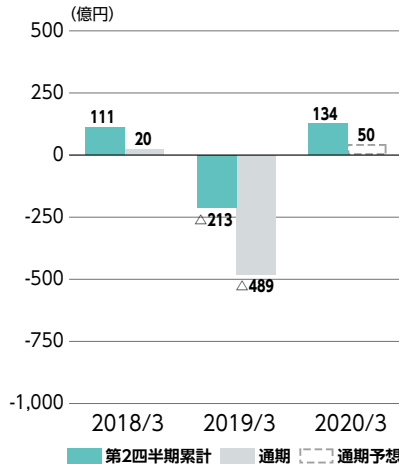
### 連結売上高



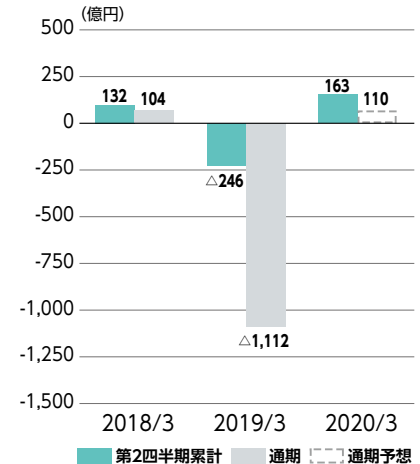
### 連結営業損益



### 連結経常損益



### 親会社株主に帰属する当期(四半期)純損益



## ドライバルクセグメント 売上高構成比 31.2%

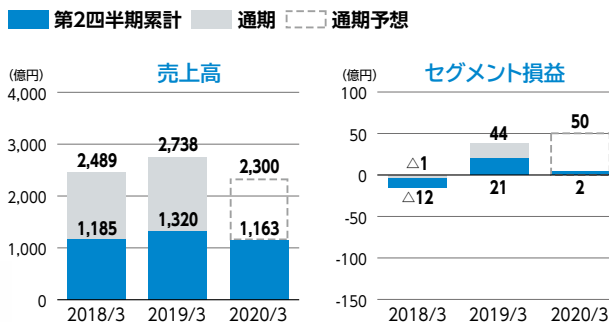
ドライバルクセグメントは、鉄鉱石や穀物などの原材料を**ばらづみせん**（ばらづみせん）を撤積船で輸送するドライバルク事業により構成されています。

運ぶもの 鉄鉱石、石炭、穀物、製紙原料等

### 当第2四半期累計期間の概況

#### ドライバルク事業

大型船ケーブサイズはブラジルから中国向けの鉄鉱石、中・小型船は南米産の穀物輸送需要がそれぞれ強く、市況は回復基調をたどる一方で、備船市況の回復により余剰船の解撤が見送られ、特に中・小型船において船腹の需給バランスの本格的な改善には至らず。前年度後半の市況低迷の影響が残り、前年同期比で減収減益。



#### 通期の見通し

船腹需要は堅調で、大型船を中心に、排出ガス規制対応のスクラパー設置工事の件数増加による稼働船腹供給量の減少により、市況は今後も改善、収益の安定化を見込む。



## エネルギー資源セグメント 売上高構成比 11.8%

LNG、LPG、石油関連や電力炭の海上輸送を担う各エネルギー資源の輸送事業、石油や天然ガスを探鉱、開発、生産する際に物資を輸送したり、掘削、生産そのものを支援する海洋資源開発事業から構成されています。

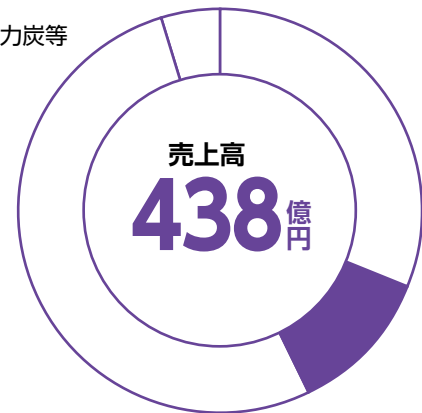
運ぶもの

LNG(液化天然ガス)、LPG(液化石油ガス)、原油、石油製品、電力炭等

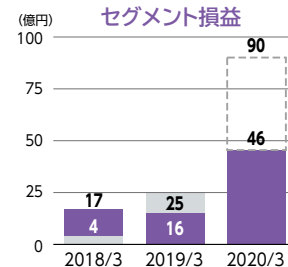
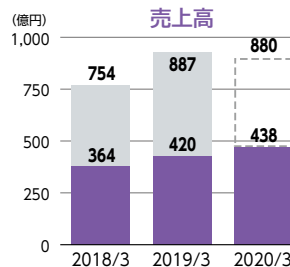
### 当第2四半期累計期間の概況

#### 油槽船事業・電力炭船事業・液化天然ガス輸送船事業・海洋資源開発事業

大型原油船、LPG船、電力炭船、LNG船、ドリルシップ（海洋掘削船）及びFPSO（浮体式石油・ガス生産貯蔵積出設備）は中長期の傭船契約を中心とした事業展開のもとで順調に稼働し、前年同期比で増収増益。オフショア支援船は、船腹の需給バランスの改善により市況が回復し、損失が縮小。



■ 第2四半期累計 ■ 通期 □ 通期予想



#### 通期の見通し

大型原油船、LPG船、電力炭船、LNG船、ドリルシップ及びFPSOは、引き続き中長期の傭船契約による安定収益を見込む。

## 製品物流セグメント 売上高構成比 52.3%



乗用車、トラックや建設機械などの輸送サービスを提供する自動車船事業、航空運送、内陸運送、倉庫業をはじめとする物流事業、近海・内航事業、そしてコンテナ船事業統合会社ONE社を通じ、多種多様な貨物を世界中に展開する航路網により輸送するコンテナ船事業から構成されています。

**運ぶもの** 自動車、旅客、衣類、家具、電化製品、食料品、自動車部品、原料素材等

### 当第2四半期累計期間の概況

#### 自動車船事業

輸送台数は、極東出し航路で安定した荷動きを維持した一方、三国間等における一部不採算航路の休止・改編を含む合理化により前年同期比で減少。運航効率の改善、運賃率の修復、船隊規模の最適化等、収支改善の取り組みにより、前年同期比で減収となるも黒字転換。



#### 近海・内航事業

近海事業は、取扱輸送量が大幅に増加。内航事業は、前年同期比で台風の影響が限定的で、定期船の稼働率が改善。また燃料油価格の下落等により、前年同期比で増収増益。



#### 物流事業

国内物流事業は、曳船事業、海陸一貫輸送、倉庫事業を中心に堅調に推移。一方で、海外物流事業はアジア域内及び欧米向け航空貨物の取扱高減少により、物流事業全体では前年同期比で減収減益。

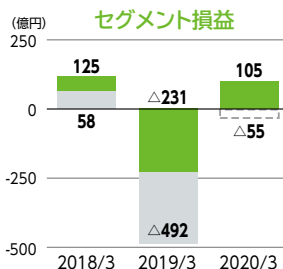
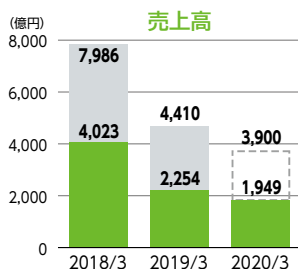


#### コンテナ船事業

ONE社の業績は、積高・消費率の回復、北米航路の長期契約運賃の改善、貨物ポートフォリオ改善、航路改編・合理化による運航費削減などの取り組みにより、前年同期比で増収となり黒字転換。当社本体のコンテナ船事業は、前年同期比で減収となるも、事業移行に伴う一過性費用の減少により損失は縮小。



■ 第2四半期累計 ■ 通期 □□□ 通期予想

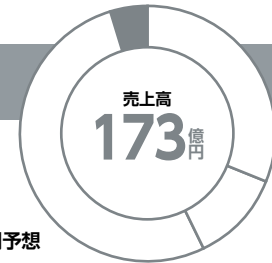


#### 通期の見通し

自動車船事業は、米中貿易摩擦等の外的要因による需要の落ち込みを予想するも、合理化効果の現出や運賃率改善により収益の改善を見込む。ONE社では、欧州向け運賃市況が前年度から悪化しているものの、営業開始当初の混乱から脱却し、積高の確保、貨物ポートフォリオ最適化、配船合理化、一般管理費削減等の収支改善策の推進により、収益の改善を見込む。

## その他 売上高構成比 4.7%

船舶管理業、旅行代理店業、不動産賃貸・管理業等を行っています。

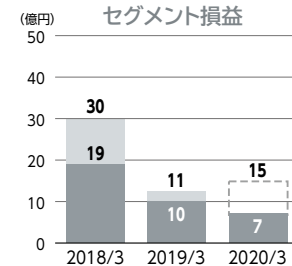
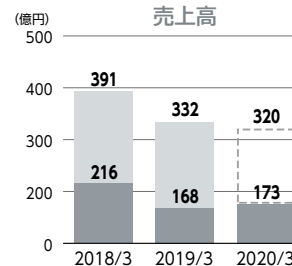


### 当第2四半期累計期間の概況

前年同期比で増収減益。



■ 第2四半期累計 ■ 通期 □ 通期予想



## トピックス

### 自然エネルギー利用の自動カイトシステム「Seawing」を搭載

～ 環境負荷低減による社会貢献 ～

当社はAIRSEAS社\*が開発した自動カイトシステム「Seawing」を大型ドライバルク船1隻へ搭載することを決定しました。

「Seawing」は、風力を利用して推進力を補助するもので、同船型において20%以上のCO<sub>2</sub>排出量削減効果があり、1隻あたり年間5,200トンのCO<sub>2</sub>削減が期待できます。また、当社運航船に搭載している船舶運航・性能管理システム「K-IMS」から得られるデータを活用し、「Seawing」の更なる性能向上を目指した共同開発に取り組むことをAIRSEAS社との間で合意しました。

当社は「K」LINE環境ビジョン2050や国際海事機関（IMO）における温室効果ガス排出目標の実現に向け、さまざまな環境保全技術を研究・開発・導入していくことで、環境保全や社会的貢献活動に取り組んでいきます。



自動カイトシステム「Seawing」の展張イメージ

\* AIRSEAS 社：AIRBUS 社から分社した会社であり、革新的なエネルギー効率化のソリューションを海運にもたらす飛行制御技術、モデリング技術における航空技術ノウハウと海事テクノロジーを持つ。

## 特集

# 柔軟な発想とチャレンジ精神が育

当社は2019年に創立100周年を迎えました。1919年の創立以来、最大限にお客様生かしてご要望に応えることで、日本初の自動車専用船をはじめ、LNG船や電力炭専用船など。私たちは、大きく変化する事業環境のなか、次の100年に向けて、新たな価値の創出に取

## 1919

### 川崎汽船株式會社創立

ストックポート11隻からスタート。

## 1968

### コンテナ船サービス開始

日本／カリフォルニア航路の定曜日サービスによるコンテナリゼーション開始。中核6社が計画建造でそれぞれ1隻ずつ新造船を調達し、2グループ制での共同運営体制となった。

当社初のフルコンテナ船「ごうるでんげいとぶりっじ」(716TEU\*積み)が竣工。



\* TEU:20フィートコンテナに換算した積載可能本数

## 2018

### OCEAN NETWORK EXPRESS (ONE社)スタート

2010年代後半に入り大型船社間を中心にアライアンスの再編が急速に進行。グローバルな合従連衡の時代における規模の追求の必要性から、邦船3社のコンテナ船事業の統合を実現して新たな時代を迎えた。

ONE社の運航規模は約230隻、144万TEU\*でスタート。



## 1970

### 日本初の自動車専用船建造

1970年、日本で初めての自動車専用船「第十とよた丸」(2,082台積み)を建造。この時に命名された「Pure Car Carrier (純自動車専用船)」という名称は、PCCとして自動車船の代名詞にもなっている。その後1973年には当時世界最大の4,200台積みPCCを建造、PCC大型化の口火を切ることになった。



# んだ K Value

のニーズをくみ取り、当社の強みを  
と、新たな価値を提供してきました。  
り組んでいきます。

1983

## 「尾州丸」竣工

日本籍初の液化天然ガス(LNG)運搬船  
「尾州丸」が竣工。



2017

## 新「BISHU MARU」竣工

初代「尾州丸」の名を受け継いで、日本  
のエネルギーの安定輸送に貢献。



2016

## 「DRIVE GREEN HIGHWAY」竣工

世界の最先端技術を結集し、究極の省エネ  
を目指す環境対応フラッグシップ、自動車運  
搬船「DRIVE GREEN HIGHWAY」(7,500台  
積み)が竣工。



1994

## コロナシリーズ誕生

日本の石炭火力発電所の水深の浅い岸壁  
にも接岸できるように、当社が独自に開発し  
たコロナシリーズの第一船「CORONA  
ACE」が竣工。幅広浅喫水が大きな特徴で、  
その荷役効率と市場競争力から、その後の  
電力炭輸送の基本船型となる。



2019

## 船隊拡充と最新技術の導入

従来の特徴を生かしながら、最新鋭の環境  
保全技術を導入した電力炭船「CORONA  
CITRUS」が竣工。コロナシリーズ船隊は23  
隻となる。



# 次の100年に向けた私たちの「スピリット」



安全運航グループ  
安全運航チーム (2013年入社)  
宇都 秀太郎

## 安全運航という揺るぎない柱を堅持する

当社海上職の自社養成コースで入社し、海技大学校で約2年間海事技術を学んだ後、航海士としての海上勤務を経て、現在は各種法令への対応や事故分析など、安全運航の維持業務に携わっています。船舶の安全運航には、海技のみならず、リーダーシップや良好なコミュニケーションといった「ノンテクニカルスキル」も非常に重要です。海上ではどんなに小さな不安や疑問でも、船長に報告・相談するよう教育

され、船内でのコミュニケーションがとりやすい雰囲気づくりがなされており、当社の船舶はクルー全員の安全に対する高い意識のもとで運航されていると実感します。

自動運航船や次世代燃料、環境規制など、時代の流れに柔軟に対応しつつも、安全運航という柱だけは決して揺るがすことなく、次の100年に向かって社会に対する役割を果たしていきたいと思っています。



ドライバルク企画調整グループ  
収支管理チーム (2008年入社)  
清末 智代

## 一人ひとりの個性を生かした会社へ

当社は入社後、早い段階で仕事を任せてもらえ、他部署との関わりも多いことから、先輩や後輩といった垣根を越えて話をする環境があります。これまでに育児休業を2度取得していますが、その間に自宅を訪ねてくれた方も多く、公私ともに信頼し合える風通しの良い会社だと思っています。

また、今後も人材と働き方には、多様性が生かされる世の中になっていくものと思っています。

当社には個性的な人が多いと耳にすることもありますが、さまざまなバックグラウンドを持つ人を積極的に受け入れ、また子育てや介護といったライフステージの変化にも柔軟に対応していくことで組織が活性化し、将来の川崎汽船が他社とはひと味もふた味も違う会社となって欲しいと思います。



自動車船営業グループ  
航路企画チーム長 (2001年入社)  
丸山 隆司

## 大きな変化を先取りしたサービスを目指して

当社の船体は従来グレーの1色でしたが、重機や鉄道車両、ボートなど完成車以外の貨物への対応を強化するなかで、新造船のカラーリング変更の話が持ち上がり、社内アンケート等を実施し、赤と白の大胆なデザインに変更することになりました。伝統的なカラーリングを変更することに反対はなく、当時は皆が何かしらの変化を求めているのかもしれない。

当社が自動車船事業を開始してから半世紀が

経ち、それ以来自動車産業は目まぐるしく変化しています。また昨今は乗り物としての自動車の位置づけが大きく変わりつつあり、その潮流の中で私たちの「自動車を運ぶ」というサービス形態にも大きな転換点が迫っているのは間違いありません。そうした将来をしっかりと見据えながら、新しい流れを先取りしたサービスを提供できる会社でありたいと思います。

## 会社概要

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	145
共有船	16
備船	294
合計	455

## 大株主(上位10名)

株主名	持株数(千株)	持株比率(%)
イーシーエム エムエフ	16,416	17.51
ゴールドマンサックスインターナショナル	8,160	8.70
エムエルアイ フォークライアントジェネラル オムニノンコラテラルノントリーティーピーピー	5,168	5.51
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	3,392	3.61
今治造船株式会社	3,283	3.50
日本マスタートラスト信託銀行株式会社(信託口)	2,868	3.05
JFEスチール株式会社	2,817	3.00
ジェーピー モルガン バンク ルクセンブルグ エスエイ 1300000	2,682	2.86
損害保険ジャパン日本興亜株式会社	1,910	2.03
バンクオブニューヨーク シーシーエム クライアント アカUNT ジェイピーアールデイ アイエスジー エフイーエイシー	1,877	2.00

(注) 持株比率は自己株式(195,146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	200,000,000株
発行済株式の総数	93,938,229株
株主数	28,417名

## 従業員の状況

従業員数	6,690名
------	--------

## 参考(単体)

運航船腹	362隻
従業員数	768名

## 役員

取締役	取締役会長	村上 英三
	代表取締役社長 社長執行役員	明珍 幸一
	代表取締役 専務執行役員	二瓶 晴郷 浅野 敦男 鳥山 幸夫
取締役 専務執行役員	針谷 雄彦	
取締役	☆岡部 聰	
	☆田中 誠一	
	☆山田 啓二	
	☆内田 龍平	
監査役	監査役(常勤)	山内 剛 荒井 邦彦
	監査役	☆志賀 こそ江 ☆原澤 敦美
	専務執行役員	坂本 憲司 園部 恭也
執行役員 (取締役兼務者を除く)	常務執行役員	中川 豊 三崎 晃 河野 修三 新井 大介 新井 真 綾 清隆 小樽 慎吾
	執行役員	中野 豊久 横山 信之 大川 智之 浅野 裕史 鶴川 隆彦 栗本 裕 岩下 方誠 五十嵐 武宣 金森 聡 田口 雅俊

(注) ☆は、社外取締役、社外監査役です。

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 中間配当	3月31日 9月30日
株主名簿管理人及び 特別口座の口座管理機関	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
株主名簿管理人 事務取扱場所	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 証券代行部
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 三井住友信託銀行株式会社 証券代行部 TEL: 0120-782-031 (フリーダイヤル)
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。

## 単元未満株式(100株に満たない株式)の 買取請求・買増請求について

100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、その株式を買い取らせていただく「買取請求制度」と、  
株主様が不足する株式を買い増し、単元株式(100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99株)を株主様が当社に対して  
市場価格で買い取ることをご請求いただく制度です。



### 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(100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い増すこと  
をご請求いただく制度です。



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、中間及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。



川崎汽船株式会社

〒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)

TEL: 03-3595-5061

<https://www.kline.co.jp>

UD FONT

見やすいユニバーサルデザイン  
フォントを採用しています。

