

# Business Report

第189期

平成23年4月1日→平成24年3月31日

- [ Top message ] 株主の皆様へ  
第189期の現状と業績見通しについて
- [ Product introduction ] 夢の翼を駆動するターボファンエンジン  
「Trent 1000」開発
- [ Works exploration ] 工場探訪  
vol.2 名古屋第一・第二工場

 Kawasaki

川崎重工業株式会社

証券コード:7012

# 株主の皆様へ

第189期の現状と業績見通しについて



川崎重工グループは、円高の影響を受けつつも、2011年度において営業利益、経常利益ともに大幅な増益を達成しました。

そのような経営環境における当社グループの業績と今後の展望について、長谷川社長に聞きました。なお、第189期の業績の詳細については、13ページ以下に記載のとおりであります。

—— 現在の経営環境についてどのように考えていますか。

現在の経営環境は、米国経済が緩やかな回復を続けている一方で、欧州の債務国問題の解決が長引いており、景気の下振れリスクを抱えている状況にあります。

新興国については、中国経済の成長に一服感が見られるものの、経済成長の流れはインド、ASEAN、ブラジルなどに拡大しており、当面はこれらの新興国が世界経済の牽引役として期待されることには変わりはないと見ています。

日本国内においては、今後、東日本大震災の被災地の復興が本格化することに加え、原発問題を契機として将来のエネルギーのあり方に対する関心が全国的に高まってきており、当社グループが果たすべき役割が拡大しています。

2011年度の当社グループの業績は、全般的には、当初計画の前提レートを上回る円高の進行やタイの洪水問題といった収益悪化要因を抱えるなかで、「中計2010」の最終年度である2012年度の目標値(営業利益520億円、経常利益560億円)を1年前倒して達成することができた点は評価できると考えています。

—— 「中計2010」の目標数値を1年前倒して達成できた要因は何でしょうか。

円高による減収が避けられない中で、各事業部門における生産性向上や収益改善を積み重ねてきました。また、精密機械、プラント・環境、モーターサイクル分野を中心に、中国、ASEAN、ブラジルなど新興国の需要拡大に確実に対応してきたことが目標達成に大きく貢献しました。今後とも、これらの成果を当社グループ全体に横展開することにより、収益力の強化に努めていきたいと考えています。

—— それでは、2012年度に向けた取り組みについて聞かせてください。

基本的に各事業部門の事業計画は2011年度の延長線上にあると考えているものの、海運市況の低迷が続く船舶海洋事業においては減益を織り込まざるを得ない状況にあります。また、中国経済の成長鈍化が顕在化しつつあるため、精密機械、プラント・環境を中心とした中国事業については、従来のような大幅拡大は期待できないと見ています。こうした状況を勘案し、2012年度の当社グループの利益計画については、前提レートを当初中計の1ドル90円から80円、1ユーロ130円から105円に見直した上で、当初計画として掲げた営業利益520億円、経常利益560億円を最低限の目標値として、その必達に注力することにしました。

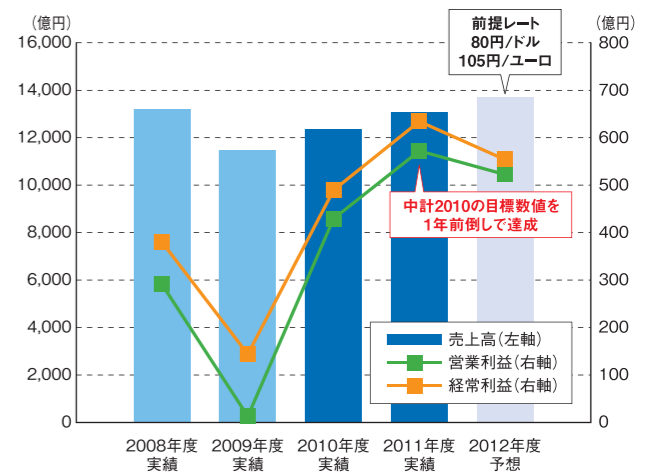
2012年度の営業利益、経常利益は、2011年度に比べて減益の計画となりますが、次期中計(2013~2015年度)については航空宇宙事業やエネルギー・環境事業の伸張を想定しているなど、全体的には「Kawasaki 事業ビジョン 2020」



## ■ 中計2010の進捗状況(数量計画)

- ・2011年度において、中計2010の目標数値(2012年度:営業利益520億円、経常利益560億円)を1年前倒して達成
- ・2012年度は、前提レートを1ドル90円から80円、1ユーロ130円から105円に見直し、当初の目標数値を最低限の目標として、その必達に努める

連結ベース(億円)	2010年度実績	2011年度実績	2012年度予想
売上高	12,269	13,037	13,800
営業利益	426	574	520
経常利益	491	636	560





## グローバルレベルでの エネルギー問題の解決に 我々は貢献できると考えています。

の目標(売上高2兆円、経常利益1,000億円)に向かう成長軌道に沿った経営状況にあると考えており、第189期(2011年度)の期末配当は1株あたり5円とさせていただきました。なお、次期中計については、今年度中に策定の上、改めて皆様にご報告します。

—— 「Kawasaki 事業ビジョン 2020」の目標達成に向けての取り組みを詳しく聞かせてください。

中計の重点施策として、「成長軌道への復帰」に加え、「将来の成長に向けた基盤整備」を掲げています。

新事業・新製品の開発について、具体的には、LNG燃料船、地熱バイナリー発電設備、水処理プラントと統合

したセメントキルン活用型ごみ処理システム、細胞自動培養装置、電力系統向け蓄電池(ギガセル®)など、計画的に開発に取り組んでいます。

また、将来のさらなる低炭素社会の実現に向けた取り組みとして、当社グループはCO<sub>2</sub>フリー水素チェーンコンセプトの実現に力を注いでおり、日豪政府機関や、水素のユーザとなる有力企業なども連携しながら技術開発などに取り組んでいます。さらには、将来的な海洋エネルギー市場の成長を見込み、潮流発電システムの開発にも取り組んでおり、沖縄海域やスコットランドにおける実証試験を予定しています。

もうひとつ、昨年(2011年)の東日本大震災からの復興や原発事故を契機とする電力需給問題を背景として、わが国における自立型・

分散型のエネルギーシステムへの関心の高まりを肌で感じています。当社グループは、世界最高の発電効率を誇るカワサキグリーンガスエンジン、豊富な実績を誇るDual Fuel(油、ガス)のガスタービンに加え、風力、太陽光、小水力、バイオマスといった自然エネルギーを利用する発電機器、不安定な電力を平滑化するための蓄電池(ギガセル®)といった数多くの製品を有しています。さらには、これらの機器にマイクログリッドの技術を適用し、システム化、パッケージ化していくことでわが国のエネルギー問題の解決に大きく貢献できると考えています。

今後は、新興国の成長に伴い、グローバルレベルでエネルギー・環境問題が顕在化してくると見ており、新興国のインフラ基盤として我々の自立型・分散型のエネルギーシステムの役割が大きくなるものと期待しています。

—— 次に、当社グループのCSR活動について聞かせてください。

昨年の東日本大震災を機会として、当社は事業継続計画の見直しを実施しました。従来から従業員や家族の



宮城県に提供した  
株KCM製ホイールローダ

安全確保、生産活動の早期復旧のための危機管理体制は構築していますが、当社では災害救助活動に用いられるヘリコプターや原子力発電所の非常用発電機など確実に稼働し続けなければならない様々な製品を社会に提供しており、災害発生直後からこれらの製品に対するサポートを維持する体制を再確認しました。

なお、今回の被災地に当社が納めた非常用発電機については、定期検査が実施されなかった1台を除き、停電後全ての非常用発電機が稼働したことを確認しています。こうした実績を踏まえ、国内外の自治体や企業に対し自立型の発電設備を備えた防災拠点の提案を行うなど、当社の社会的責任を踏まえた事業活動を展開しています。

—— 最後に、株主の皆様へ一言お願いします。

今年度は、中計2010の最終年度として当社グループが「成長軌道への復帰」を確実なものとする重要な年であると考えています。さらには、設備投資や研究開発投資など、「将来の持続的成長に向けた基盤整備」をスムーズに進め、「Kawasaki 事業ビジョン 2020」の目標達成と、グループミッション:「世界の人々の豊かな生活と地球環境の未来に貢献する“Global Kawasaki”」の実現に向けて全力を挙げていく所存ですので、株主の皆様のご支援・ご協力をお願い申し上げます。

2012年6月

は せ が わ さ と し  
取締役社長 長谷川 聡



Making of Turbofan Engine  
ボーイング787ドリームライナー

# 夢の翼を駆動するターボファンエンジン 「Trent 1000」開発

2011年10月26日にボーイング社の新型旅客機「ボーイング787 ドリームライナー」が初就航しました。同機にはロールス・ロイス社製のエンジン「Trent 1000」が搭載されており\*、川崎重工は、その中核である「中圧圧縮機」モジュールの設計・製造・組立を担当しました。ボーイング787は世界中のエアラインでの就航が予定されていることから、「Trent 1000」に携わっている当社にとっても、今後の収益への貢献が期待されます。今回は、同エンジンと、その開発・製造における当社の役割をご紹介します。

\* ボーイング787には、運用する航空会社の選択により「Trent 1000」以外に、ゼネラル・エレクトリック社製の「GE9x」も搭載されます。

## Trentエンジン独自の「3軸構造」。

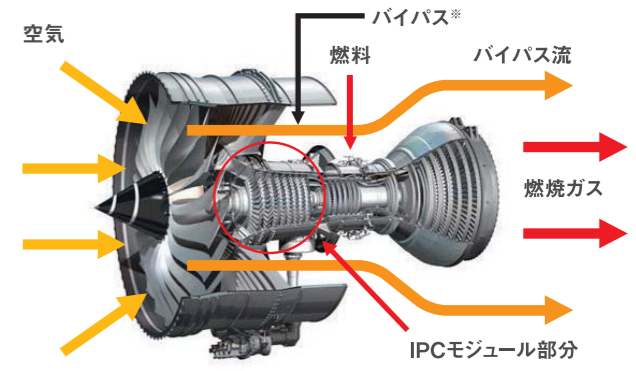
現代の航空機に搭載するエンジンは「ターボファンエンジン」が主流となっています。ターボファンエンジンは、正面のファンから吸入した空気を段階的に圧縮し、高圧の空気と燃料を混合させて燃焼することで発生するエネルギーによって推力を得ます。通常、その過程では低圧圧縮機、高圧圧縮機が使われますが（2軸構造）、Trentエンジンでは、間に「中圧圧縮機」（IPC: Intermediate Pressure Compressor）を入れる独自の「3軸構造」を採用することで、より効率的な圧縮が可能になっています。川崎重工は、この重要な「IPCモジュール」の製造に設計・開発段階から参画しました。

「Trent 1000」はTrentエンジンの中でも優れた燃費を誇り、搭載されるボーイング787の機体自体の効率化とあわせて同規模の航空機比約20%の燃費向上を実現しています。また、ジェットエンジンの中では格段に高い静粛性も実現し、高い評価を得ています。

## 受け継がれてきた「Trent」の系譜。

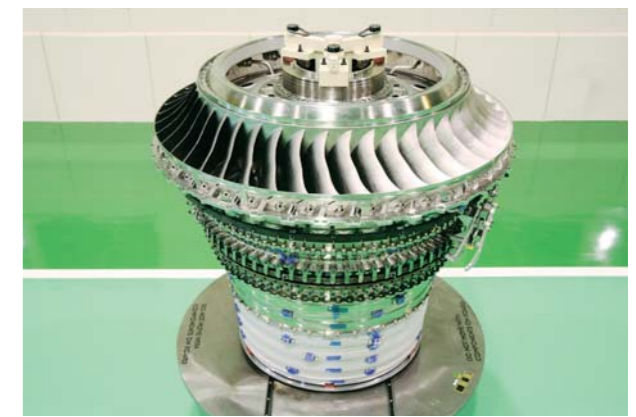
当社とロールス・ロイス社との航空エンジンにおける関係は、当社が1962年に防衛庁（現：防衛省）の練習機用ジェットエンジンのオーバーホールを担当したことから始まります。以来、防衛航空機用、民間航空機用、船用ガスタービンエンジンなどの幅広い分野で緊密な協力関係を築いてきました。

民間航空機用エンジン分野においては、1988年から「RRSP (Risk & Revenue Sharing Partner : 開発・製造コストやリスクを応分負担し、利益の配分を受けるパートナー) 契約」を結んでおり、Trentエンジンなど各種エンジンの開発・生産プログラムに参画してきました。



正面のファンから空気を取り込み、低圧→中圧→高圧の各圧縮機で段階的に圧縮、燃料と混合させて燃焼ガスを噴出します。

## 中圧圧縮機 (IPC) モジュール



※バイパスとは  
ファン後方の、圧縮機外側の流路をバイパスと呼び、ファンが吸入・圧縮した空気のうち、そのままバイパスに流す空気の量と圧縮機に送る空気の量の比率をバイパス比といいます。一般的に、バイパス比が高いほど燃費性能が向上し、騒音も低減します。「Trent 1000」エンジンのバイパス比は、これまでのエンジンでは最大の約11:1で、高い静粛性と低燃費を実現しています。

## 期待に応え、高い評価を得た組立システム。

IPCモジュールは、低圧圧縮機を通った空気をさらに圧縮し、高圧圧縮機につなげてジェットエンジンの推力を生み出す重要な部位です。

その部品点数が約4,000点にのぼるIPCモジュールを、生産スケジュールを厳守しながらこの膨大な数の部品を製造し正確に組み立てていかなければなりません。そのような要求に応えるために当社が独自開発した「Trent 1000組立システム」は、作業手順と作業実績記録を完全電子化したもので、ロールス・ロイス社から高く評価されています。

当社は、長年にわたり各種エンジンに携わって実績を積み上げ、ロールス・ロイス社と協力・信頼関係を深めてきており、その関係は今年で50年を迎えます。このような関係が、今回、Trentエンジンで初めてIPCモジュールを担当したことにつながったといえます。

## もうひとつの最新鋭、「Trent XWB」。

「Trent XWB」はTrentエンジンの最新モデルで、エアバス社が開発中の新型旅客機「A350XWB」に搭載予定のジェットエンジンです。当社は、Trent 1000と同様にIPCモジュールを担当しており、2011年3月に初出荷を果たしました。

今後とも当社は、航空機用エンジン開発技術力の高度化、生産基盤の強化を進めるとともに、航空機用エンジンの共同開発・生産プログラムへ積極的に参画するなど、航空機用エンジン事業の発展に注力していきます。



Trent XWB IPCモジュール

## Column

### テストセル(ジェットエンジン運転試験用設備)

当社の明石工場には「テストセル」と呼ばれるジェットエンジン用の運転試験設備があります。この設備は世界最大クラスで、日本有数の規模を誇ります。ここでは、エンジンの成熟度を高める試験が行われており、「Trent 1000」のほか、今までに「Trent 500」「Trent 800」の試験を行った実績があります。「Trent 1000」については、2008年6月から主に耐久性や信頼性を高めるための試験を日々行っています。



テストセルへの搬入作業

当社のテストセルで得た試験データは英国のロールス・ロイス社とオンラインで共有し、迅速に連絡できる態勢が整っています。

## | Lineup |

## 川崎重工が参画している民間航空機用エンジン

当社は、ロールス・ロイス社のTrentに加え、他社のエンジンについても開発・製造などの段階で参画しています。ここでは、その代表的なエンジンをご紹介します(推力や搭載機種によって様々な型式があります)。

### Trent

ロールス・ロイス社

Trent 1000、XWBのほか、500、700、800、900の各エンジンに参画しています。



Trent 1000

写真提供:ロールス・ロイス社

【搭載機種】 ボーイング社 / ボーイング777、ボーイング787  
エアバス社 / A330、A340-500/600、A380、A350XWB

### V2500

IAE社(合併会社)

日・米・英・独・伊の5カ国7社で共同開発した中型民間航空機用エンジンで、-A1、-A5、-D1の各エンジンに参画しています。



V2500-A5

ブラット&ホイットニー社 ウェブサイトより掲載

【搭載機種】 ボーイング社 / MD-90  
エアバス社 / A319、A320、A321

### PW4000

ブラット&ホイットニー社

大型民間航空機用エンジンで、PW4056、4084、4168の各エンジンに参画しています。



PW4000-100

ブラット&ホイットニー社 ウェブサイトより掲載

【搭載機種】 ボーイング社 / ボーイング777、ボーイング767、MD-11  
エアバス社 / A300、A310、A330

### CF34

ゼネラル・エレクトリック社

小型民間航空機用エンジンで、-8C、-8E、-10A、-10Eの各エンジンに参画しています。



CF34-10E

ゼネラル・エレクトリック社 ウェブサイトより掲載

【搭載機種】 ボンバルディア社 / CRJ-700  
エンブラエル社 / EMBRAER 170、EMBRAER 190  
中国商用飛機有限公司 / ARJ21

### ジェットエンジンの製造拠点、西神工場

2006年、Trent 1000専用の工場として西神工場内に新しい工場が竣工し、そこでIPCモジュールの製造が行われています。最先端の加工装置を多数導入し、「Trent 1000組立システム」の中で用いられる部材を、きわめて精密に仕上げられています。

### 【西神工場】

兵庫県神戸市西区高塚台2丁目8番1号  
工場敷地 100千㎡  
従業員数 232名(2012年3月現在)

### 【主要業目】

■ガスタービン・機械事業  
ジェットエンジン・ガスタービン部品



西神工場(兵庫県)



### 【名古屋第一工場】

愛知県弥富市楠3丁目11番地  
工場敷地 190千㎡  
従業員数 334名(2012年3月現在)

### 【名古屋第二工場】

愛知県海部郡飛島村金岡7番地4  
工場敷地 18千㎡  
従業員数 21名(2012年3月現在)

#### 【主営業品目】

■航空宇宙事業  
各種航空機の主要構成部品及び部品



名古屋第二工場

# 工場探訪

vol.2  
名古屋第一  
第二工場

## 現場のパワーに触れる旅

長年にわたり蓄積してきた航空機の開発力・製造技術力が評価され、川崎重工は1978年からボーイング社(米国)とボーイング767の共同開発に参画しました。これをきっかけに、その生産拠点として1979年に誕生したのが飛島分工場(現:名古屋第二工場)です。また、1992年にはボーイング777に使用される新たな製品の生産拠点として、名古屋第一工場を開設しました。その後、ボーイング787用分担製造品の生産もスタートし、民間航空機の生産拠点として規模を拡大してきた名古屋第一工場についてご紹介します。

### 革新的な飛行機ボーイング787

2011年10月に初就航したボーイング787は、名古屋第一工場生産した前部胴体を使用しており、ボーイング社のパートナーとして、研究・開発段階から参画しています。

従来の航空機は何枚もの金属パネルを組み合わせ、丸い胴体を形成しましたが、ボーイング787は軽量・高強度の炭素繊維複合材を使い、一体成形で胴体を製造することで、継ぎ目がなくなり、大幅な軽量化・工程削減に繋がりました。

ボーイング787は軽量化による燃費向上や航続距離の伸びなどが高く評価され、世界中から順調に受注を獲得しており、当工場では増産に向け、生産設備を増強しています。



ボーイング787

### サプライヤーとしての誇り

2011年5月、当社はボーイング社より2010年度の「ボーイング・サプライヤー・オブ・ザ・イヤー」を受賞しました。この賞は、世界各国の1万7,500社を超えるサプライヤーの中から、顧客満足度が高く、優れた成果をもたらしたサプライヤーに贈られます。

ボーイング767・777・787の大型主要構造物を納入する当社は、これらの要求納期100%遵守、増産要求への確実な対応、優れた品質の維持が評価され、受賞するに至りました。

今後も、品質・コスト・納期において、更なる国際競争力を有する航空機メーカーを目指していきます。



受賞後の記念撮影  
(左から4人目:常務取締役 村山 滋)

# 世界のエアラインへ届ける、 幾重の技術



当工場では長年蓄積した航空機の製造技術・知識を活かし、ボーイング787用に炭素繊維複合材(炭素繊維に樹脂を沁み込ませたもの)を用いた一体成形の前部胴体を開発し、量産を開始しています。これまで大型民間航空機では胴体を複合材で一体成形した前例がないため、工場内には世界最大級や世界初の各設備を導入しています。その最新鋭の設備を活用しているボーイング787の前部胴体(直径約6m、長さ約10m)の製造工程をご紹介します。

## 複合材の積層

前部胴体は、型となる大きな金属の筒(胴体成形型)を回転させながら、機械の先端部分から細い帯状の黒い炭素繊維複合材を幾重にも巻きつけて積層します。強度を必要とする窓の部位などに対し、部分的に厚く積層することができる最先端の設備を使用しています。



専用機械で複合材を自動積層



## 複合材の加熱硬化

複合材を積層した胴体を内径8m、長さ17mもある世界最大級の窯に入れ、高温高圧の下で加熱硬化させることにより、つなぎ目のない一体化した胴体形状に成形します。また、均一に硬化しないと歪みが発生するだけでなく、内部強度にもムラが生じるため、窯や胴体成形型には特別な工夫を施しています。

加熱硬化後、窯から搬出

## 超音波非破壊検査

機械加工を終えた胴体の内部に、ひび割れや異物がないかを確認するため、世界初の大型一体胴体用の超音波非破壊検査装置を用いて検査します。この検査装置は3次元でデータを収集し、微小な気泡やひび割れが発見できる高精度なもので、高い製品品質を実現しています。



超音波による非破壊検査

## 出荷

コンテナは船で中部国際空港まで輸送します。空港でコンテナから取り出した胴体は、そのまま飛行機に積み込んでボーイング社の米国内の組立工場へ出荷されます。



1 工場に隣接する岸壁から船で輸送します。



2 コンテナから取り出した胴体は飛行機に積み込みます。



3 輸送にはボーイング747の改造機である「ドリームリフター」が使用されます。

## 組立・機装

検査を終えた胴体に、胴体内側の補強部材や床構造部材、各種機器などの取り付け、塗装・配管作業などを行います。その後、ボーイング社の最終検査を経て、完成した胴体は、梱包材で厳重に保護し、コンテナに収めます。



配管の機装

## 複合材料の積層を機械化

複合材部品は、従来、へらやローラーなどを用い、薄いシート材を何枚も手作業で積層していましたが、佐名氏はこの工程を機械化し、品質のばらつき抑制、端材率の低減、作業時間の短縮などを実現し、低コスト化に貢献しました。この機械化技術は特許化し、その内容と効果(低コスト化、品質安定化)の大きさを(社)発明協会から認められ、2年連続(2010年、2011年)して兵庫県発明協会会長賞を受賞しました。



航空宇宙カンパニー 生産本部  
(787生産技術部 787プロセス技術課)

佐名 俊一

この匠、この技術

## 景気回復の兆しが見え、多くの事業で増収・増益

当期におけるわが国経済は、東日本大震災や歴史的な円高水準による影響で景気の低迷が危惧されたものの、徐々に持ち直しの兆しが見えつつあります。世界経済は欧州の債務国問題が長期化する懸念を抱えていますが、中国をはじめとする新興国が牽引役となり、全体としては緩やかな成長基調にあります。また、米国においても雇用情勢に改善の傾向が見られます。

このような経営環境のなか、当社グループは、減収ないし減益となった事業があるものの、全体としては増収増益を達成しました。来期（第190期）の見通しにつきましては、売上高は1兆3,800億円、営業利益は520億円、経常利益は560億円、当期純利益は340億円を計画しております。配当金につきましては、業績に応じた配当を安定的に継続することを基本方針としており、当期は1株あたり5円とし、来期も5円を計画しております。

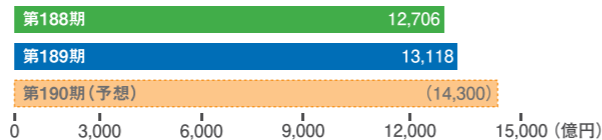
決算ハイライト(連結)

■前期 / ■当期 / ■予想

受注高 | 13,118億円

前年度より412億円増加

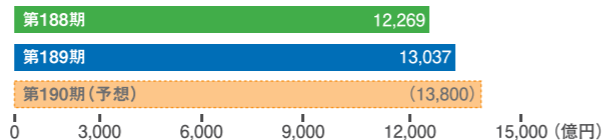
航空宇宙事業やガスタービン・機械事業などで受注増となり、車両事業や船舶海洋事業における減少をカバーしました。



売上高 | 13,037億円

前年度より768億円増加

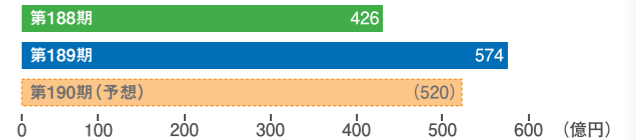
精密機械事業、プラント・環境事業、航空宇宙事業などが増収となり、ガスタービン・機械事業、船舶海洋事業の減収を補いました。



営業利益 | 574億円

前年度より148億円増加

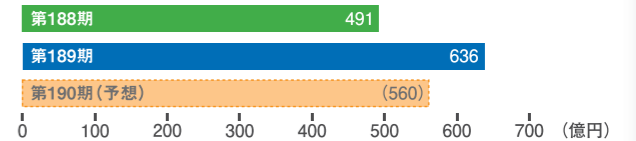
円高の影響を受けたものの、売上高の増加やコスト削減等により増益を達成しました。



経常利益 | 636億円

前年度より144億円増加

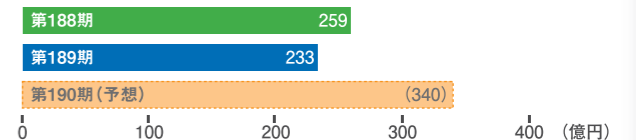
円高による為替差損益の悪化があったものの、営業損益の改善などにより、前期から増益となりました。



当期純利益 | 233億円

前年度より26億円減少

税制改正の影響により、繰延税金資産の取崩しが発生したため、前期比では減益となりました。

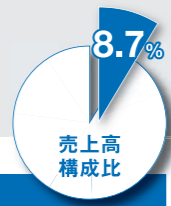


※1 決算報告(財務諸表含む)において、表示単位未満の数字は全て切り捨てております。

※2 業績予想などは、合理的と判断するデータに基づいて作成し、2012年4月26日に開示したものであり、リスクや不確定要素を含んでいるため、実際の業績は予想と異なる可能性があります。

※3 連結営業損益の全社合計(574億円)と「セグメント別の業績」合計(661億円)が一致していません。これは、2010年度から「セグメント情報等の開示に関する会計基準」を適用したことにより、本社部門に係る費用の一部(88億円)を各事業部門に配分していないことによります。



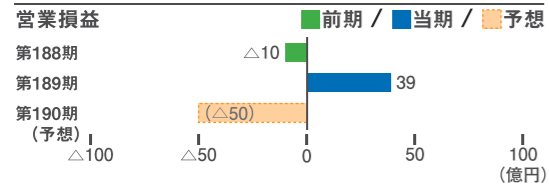
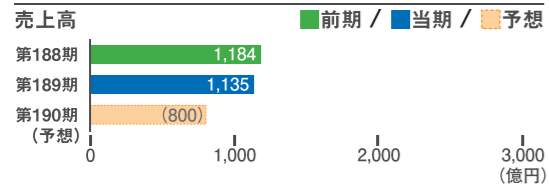
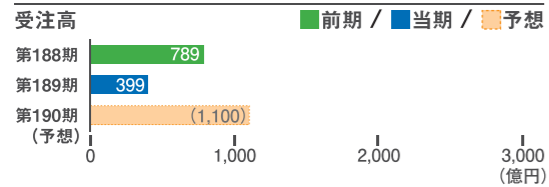


## 船舶海洋事業

受注工事損失引当金の繰入額の減少などで減収増益

売上高は、1,135億円となり、大型船の売上があった前年度を下回りました。

営業損益は、受注工事損失引当金の繰入額が減少したことなどにより39億円の営業利益となり、損失を計上した前年度より大幅に改善しました。



LNG運搬船「エネルギーホライズン」 潜水艦「けんりゅう」

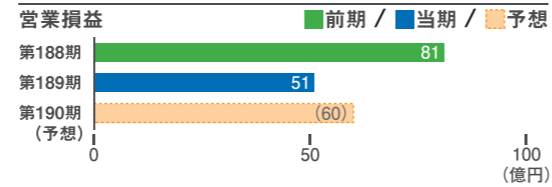
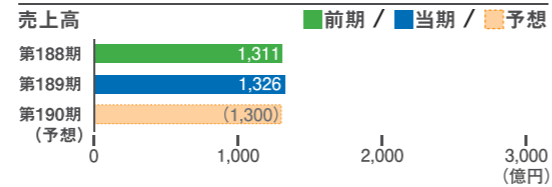
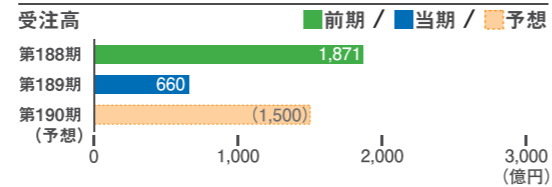


## 車両事業

海外向け鉄道車両の売上が増加したものの増収減益

売上高は、国内向け鉄道車両は減少したものの、海外向け鉄道車両が増加し、1,326億円と前年度を上回りました。

営業利益は、円高の影響や受注工事損失引当金の繰入などにより、前年度から30億円減少し51億円となりました。



シンガポールLTA向けC151A MRT電車

大江戸線12-600形

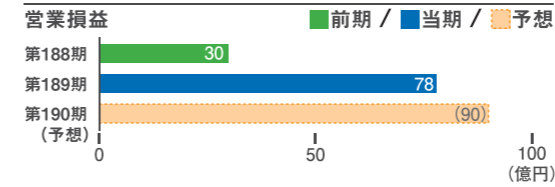
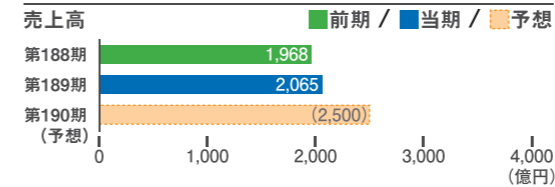
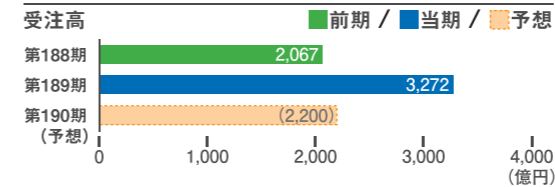


## 航空宇宙事業

ボーイング社向けの売上増加などで増収増益

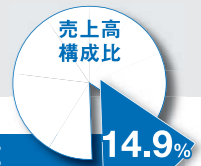
売上高は、ボーイング777・787航空機分担製造品の売上の増加などにより、2,065億円と前年度を上回りました。

営業利益は、売上高の増加やコスト削減などにより、前年度から47億円増加し78億円となりました。



ボーイング787ドリームライナー

次期固定翼哨戒機(XP-1)

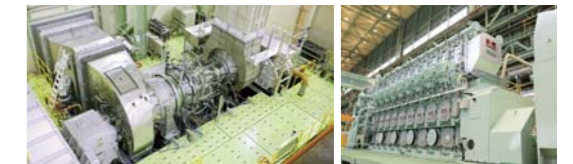
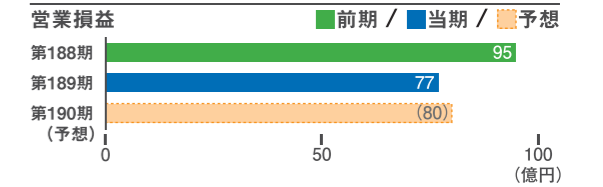
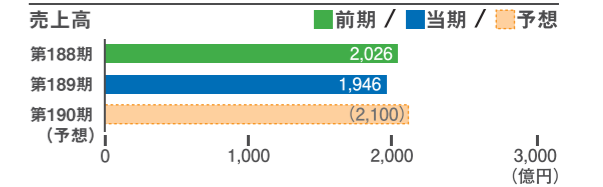
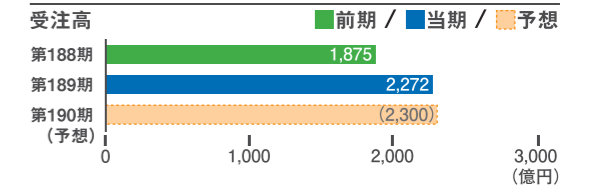


## ガスタービン・機械事業

船用ディーゼル主機関の売上減少などで減収減益

売上高は、船用ディーゼル主機関やガス圧縮機設備などの減少により、1,946億円と前年度を下回りました。

営業利益は、売上高の減少などにより、前年度から17億円減少し77億円となりました。



30MW級 L30Aガスタービン

カワサキグリーンガスエンジン

## プラント・環境事業

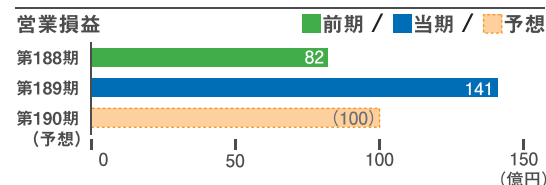
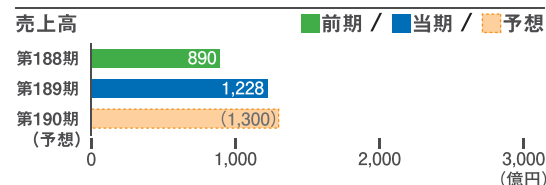
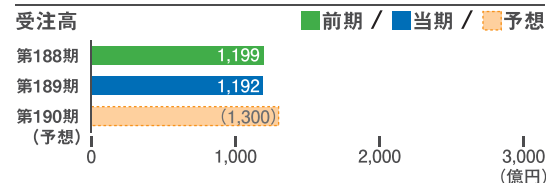
9.4%

売上高  
構成比

海外向けプラントの売上増加などで増収増益

売上高は、海外向けプラントの売上の増加などにより、1,228億円と前年度を大幅に上回りました。

営業利益は、売上高の増加などにより、前年度から58億円増加し141億円となりました。



ベトナム プットソン社向け  
セメントプラント



シンガポール向けφ6.63m  
泥水式シールド掘進機

## モーターサイクル&エンジン事業

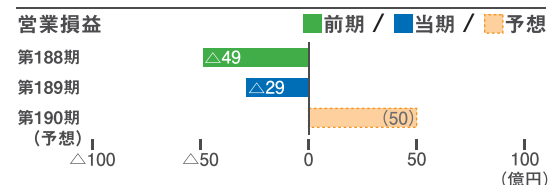
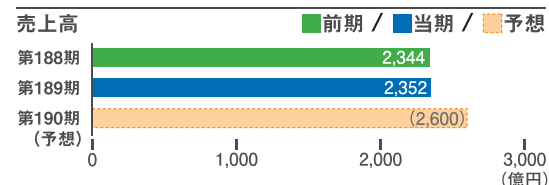
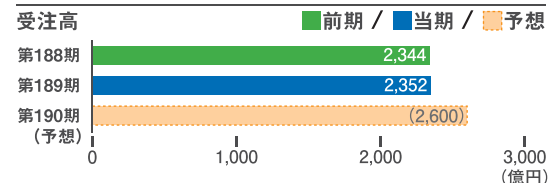
18.0%

売上高  
構成比

新興国向けの売上増加などで改善

売上高は、円高の影響などにより先進国向け二輪車の販売が減少したものの、新興国向け二輪車の販売増などにより、2,352億円と前年度を上回りました。

営業損益は、タイの洪水や円高の影響などによる悪化を新興国向け二輪車の販売増や固定費削減などで補って、前年度から20億円の改善となったものの、29億円の営業損失となりました。



Ninja ZX-14R



Versys 1000

## 精密機械事業

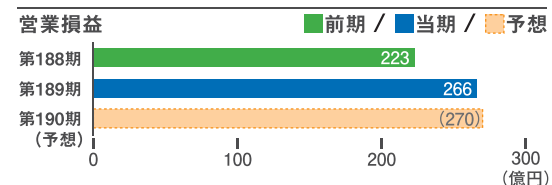
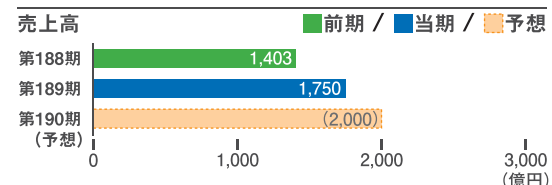
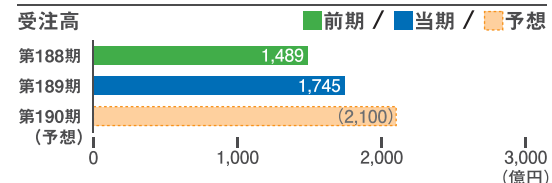
13.4%

売上高  
構成比

建機市場向け油圧機器の売上増加などで増収増益

売上高は、建機市場向け油圧機器及び塗装用ロボットの売上増加などにより、1,750億円と前年度を大幅に上回りました。

営業利益は、売上高の増加などにより、前年度から43億円増加し266億円となりました。



大型ショベル用油圧機器  
(左からK5V200DPH、M5X250、  
KMX32NA、リモコン弁)



新ロボット溶接ロボット「BX200L」

## その他事業

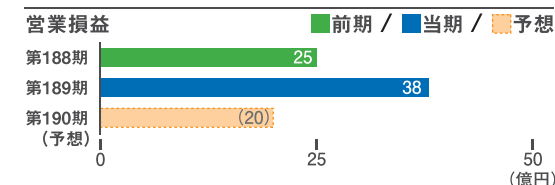
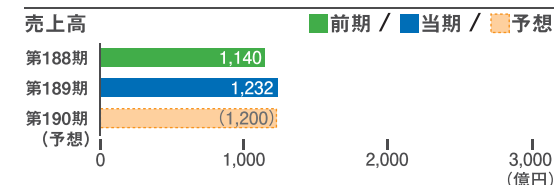
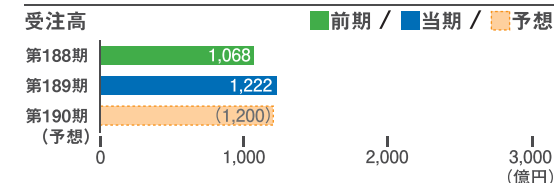
9.4%

売上高  
構成比

(建設機械の製造・販売、ビル等の管理、商業など)

売上高は1,232億円と前年度を上回りました。

営業利益は、前年度から12億円増加し38億円となりました。



カワサキホイールローダ「90Z7」



当社加古川寮・社宅

Point

Point 1 流動資産

通常1年以内に現金化が可能な資産のことを「流動資産」と呼びます。  
 当期については、各事業における手持ち工事の進捗に伴い、たな卸資産が増えたことなどにより、前期から154億円増加しました。

Point 2 利益剰余金

企業活動で得た利益のうち、配当金として処分せずに社内に留保している分を「利益剰余金」と呼びます。  
 本項目が増加することで「純資産の部」全体が増加し、「自己資本比率」など、企業の健全性を表す各指標が改善します。  
 当期については、前期からの利益の積み増しなどにより、177億円増加しました。

連結貸借対照表

(単位:百万円)

科目	当連結会計年度末 平成24年3月31日現在	前連結会計年度末 平成23年3月31日現在
<b>資産の部</b>		
流動資産	967,186	951,719
固定資産	394,953	402,558
有形固定資産	274,750	275,780
無形固定資産	18,786	19,249
投資その他の資産	101,416	107,529
資産合計	1,362,139	1,354,278
<b>負債の部</b>		
流動負債	696,002	703,726
固定負債	350,214	353,117
負債合計	1,046,216	1,056,844
<b>純資産の部</b>		
株主資本	335,270	317,176
資本金	104,484	104,340
資本剰余金	54,393	54,251
利益剰余金	176,414	158,615
自己株式	△22	△30
その他の包括利益累計額	△29,215	△28,119
その他有価証券 評価差額金	3,989	3,876
繰延ヘッジ損益	246	△990
為替換算調整勘定	△33,451	△31,006
少数株主持分	9,868	8,376
純資産合計	315,922	297,433
負債純資産合計	1,362,139	1,354,278

連結キャッシュ・フロー計算書

(単位:百万円)

科目	当連結会計年度 平成23年4月1日から 平成24年3月31日まで	前連結会計年度 平成22年4月1日から 平成23年3月31日まで
営業活動によるキャッシュ・フロー	84,737	81,929
投資活動によるキャッシュ・フロー	△65,959	△52,942
財務活動によるキャッシュ・フロー	△26,831	△18,862
現金及び現金同等物の期末残高	33,245	44,629

連結損益計算書

(単位:百万円)

科目	当連結会計年度 平成23年4月1日から 平成24年3月31日まで	前連結会計年度 平成22年4月1日から 平成23年3月31日まで
売上高	1,303,778	1,226,949
売上原価	1,088,918	1,037,078
売上総利益	214,860	189,870
販売費及び一般管理費	157,375	147,242
営業利益	57,484	42,628
営業外収益	19,146	19,330
営業外費用	13,003	12,822
経常利益	63,627	49,136
特別損失	14,921	10,540
税金等調整前当期純利益	48,706	38,595
法人税、住民税及び事業税	9,932	14,341
法人税等調整額	12,899	△3,503
少数株主利益	2,551	1,792
当期純利益	23,323	25,965

連結株主資本等変動計算書(平成23年4月1日から平成24年3月31日まで)(単位:百万円)

科目	株主資本		少数株主持分	純資産合計
	資本合計	その他の包括利益累計額合計		
当期首残高	317,176	△28,119	8,376	297,433
当期変動額				
転換社債型新株予約権付社債の転換	300	-	-	300
剰余金の配当	△5,011	-	-	△5,011
当期純利益	23,323	-	-	23,323
自己株式の取得	△6	-	-	△6
自己株式の処分	△2	-	-	△2
連結子会社の会計期間変更に伴う増減額	△509	-	-	△509
その他	-	-	-	-
株主資本以外の項目の 当期変動額(純額)	-	△1,095	1,491	395
当期変動額合計	18,093	△1,095	1,491	18,489
当期末残高	335,270	△29,215	9,868	315,922

連結包括利益計算書

(単位:百万円)

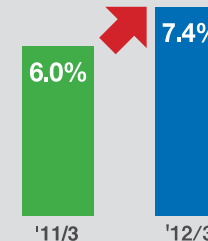
科目	当連結会計年度 平成23年4月1日から 平成24年3月31日まで	前連結会計年度 平成22年4月1日から 平成23年3月31日まで
少数株主損益調整前当期純利益	25,875	27,758
その他の包括利益	△1,305	△9,505
その他有価証券評価差額金	106	△1,437
繰延ヘッジ損益	1,281	△480
為替換算調整勘定	△2,925	△5,420
持分法適用会社に対する 持分相当額	231	△2,167
包括利益 (内訳)	24,569	18,252
親会社株主に係る包括利益	22,227	16,505
少数株主に係る包括利益	2,341	1,746

※ 当会計年度の第1四半期から、金融商品取引法の改正により決算短信や有価証券報告書などにおいて「包括利益」の開示が義務付けられました。本計算書によって、会社にとっての含み損益(保有する有価証券や為替予約の含み損益など)が開示され、企業の財務状況の実態をより把握しやすくなります。

Point

Point 3 投下資本利益率(ROIC)

目標とする経営指標は、投資家の皆様の期待に応える利益を稼得することを目的として、資本効率を測る指標である投下資本利益率(ROIC)を採用します。



※ROIC=(税引前利益+支払利息)÷投下資本

# 会社概要・役員 株式の状況・大株主

## 会社概要 (2012年3月31日現在)

創立	1896(明治29)年10月15日
資本金	104,484,658,872円
従業員	14,825名
本社	(神戸)神戸市中央区東川崎町1丁目1番3号 (東京)東京都港区浜松町2丁目4番1号

## 役員 (2012年6月27日現在)

取締役会長	大橋 忠晴	執行役員	橋本 芳純
取締役社長	長谷川 聡		衣斐 正宏
取締役副社長	瀬川 雅司		芝原 貴文
	高尾 光俊		小林 信義
常務取締役	神林 伸光		秋岡 稔
	松岡 京平		河野 行伸
	高田 廣		中川 雅文
	村山 滋		門屋 美津夫
	園田 誠		日高 博
	井城 讓治		佐々木 秀樹
	廣畑 昌彦		山中 淳彦
	井上 英二		村上 彰男
	金花 芳則		河部 香
監査役	大串 辰義		肥田 一雄
	村上 雄二		小河原 誠
	土井 憲三		中上 雄吾
	岡 道生		小牧 博一
常務執行役員	牧村 実		中林 志郎
執行役員	菅原 健史		石川 主典
	宮武 環		久山 利之
	山中 秀一		紀山 滋彦
	田中 信介		富田 健司
	山口 雅敏		
	世良 直己		

## 株式の状況 (2012年3月31日現在)

発行可能株式総数	3,360,000,000株
発行済株式総数	1,671,892,659株
株主総数	153,843名

## 大株主 (2012年3月31日現在)

株主名	所有株式数	比率
日本トラスティ・サービス 信託銀行株式会社(信託口)	91,310,000株	5.46%
日本マスタートラスト 信託銀行株式会社(信託口)	74,319,000株	4.44%
株式会社みずほ銀行	57,443,650株	3.43%
JFEスチール株式会社	56,174,400株	3.35%
日本生命保険相互会社	54,016,659株	3.23%
日本トラスティ・サービス 信託銀行株式会社(信託口9)	40,886,000株	2.44%
川崎重工共栄会	33,991,192株	2.03%
川崎重工業従業員持株会	31,939,217株	1.91%
SSBT OD05 OMNIBUS ACCOUNT-TREATY CLIENTS	30,703,700株	1.83%
東京海上日動火災保険株式会社	27,838,589株	1.66%

## 株主メモ

事業年度	毎年4月1日から翌年3月31日まで
定時株主総会	毎年6月下旬
基準日	定時株主総会・期末配当 毎年3月31日 中間配当 毎年9月30日

株主名簿管理人及び特別口座の管理機関  
三井住友信託銀行株式会社  
※ 2012年4月1日付で、中央三井信託銀行株式会社は住友信託銀行株式会社及び中央三井アセット信託銀行株式会社と合併し、三井住友信託銀行株式会社となりました。

同事務取扱場所  
〒540-8639  
大阪市中央区北浜4丁目5番33号  
TEL:0120-782-031(フリーダイヤル)  
三井住友信託銀行株式会社 証券代行部

電話お問い合わせ・郵便物送付先  
三井住友信託銀行株式会社 証券代行部  
〒168-0063 東京都杉並区和泉2丁目8番4号  
TEL:0120-782-031(土・日・祝日を除く午前9時～午後5時)

## ご案内

○支払通知書のご送付について  
2008年度の租税特別措置法の改正により、2009年1月以降にお支払いする配当金について、支払配当金額や源泉徴収税額等を記載した「支払通知書」をご送付しております。第187期(2009年度)の期末配当金より、配当金のお受け取り方法に従い、以下の方法でそれぞれご通知しております。

- 1. 配当金領収証(ゆうちょ銀行の窓口)でお受け取りの場合**  
支払通知書を兼ねる配当金計算書をお支払いの都度、ご送付いたします。本計算書は、確定申告の添付書類としてご使用いただけますので、大切に保管してください。
- 2. 金融機関への振込みの場合**  
これまでと同様、支払通知書を兼ねる配当金計算書をお支払いの都度、ご送付いたします。本計算書は、確定申告の添付書類としてご使用いただけますので、大切に保管してください。
- 3. 「株式数比例配分方式」により証券会社等でお受け取りの場合**  
2010年より、源泉徴収税額の計算は、株主様が株式を預けている証券会社等にて行われます。このため、確定申告の添付書類としてご使用いただける支払通知書につきましては、お取引のある証券会社等へご確認ください。

○事務のお取扱い(電話お問い合わせ・郵便物送付先)  
三井住友信託銀行株式会社 証券代行部  
〒168-0063 東京都杉並区和泉2丁目8番4号  
TEL:0120-782-031(土・日・祝日を除く 午前9時～午後5時)

## ホームページのご案内

当社ホームページでは、投資家の皆様向けに、さらに詳しい財務関連情報を掲載しております。また、企業情報や環境への取り組みなど幅広い内容となっておりますので、ぜひご覧ください。

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



## 今回の表紙

今回は、07ページでもご紹介したテストセル(ジェットエンジン運転試験用設備)の写真を掲載しました。試験終了後、エンジンは英国のロールス・ロイス社に送られ、分解点検後、各種試験を行い、さらなるエンジンの改良に取り組みます。



楽しく体験！陸・海・空のテクノロジーワールド

# カワサキワールド

Kawasaki GoodTimes World

船舶、鉄道車両、航空機、モーターサイクル…神戸に生まれ、日本に、そして世界に最新のテクノロジーを送り出す川崎重工グループ。

陸・海・空の各分野で活躍する、そのテクノロジーの歴史、現在、そして未来を、ぜひ、カワサキワールドで感じてみてください。

## 新しいロボットが近日登場！

これまでルービックキューブなどを操っていたロボットが、高い精度を誇る複数のロボットが連動してパフォーマンスを披露する形にリニューアル！これを機会に、ぜひお越しください。



所在地 〒650-0042 兵庫県神戸市中央区波止場町2番2号

開館時間 午前10時～午後5時(入館は午後4時30分まで)

休館日 毎週月曜日(月曜日が祝日の場合は、翌日に休館) 年末年始(12月29日から1月3日)

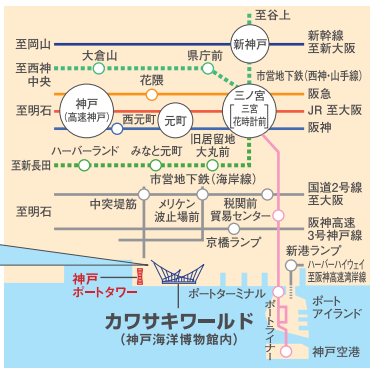
お問い合わせ TEL:078-327-5401 FAX:078-327-5402

<http://www.khi.co.jp/kawasakiworld/>

神戸海洋博物館入館料	大人	500円	小人(小中学生)	250円
------------	----	------	----------	------

※入館料には、各種割引があります。※カワサキワールドの入場料は、神戸海洋博物館の入館料に含まれています。

## 交通案内



### ●飛行機で

「神戸空港」からタクシーで約20分

### ●新幹線で

「新神戸駅」からタクシーで約15分

### ●電車で

市営地下鉄海岸線「みなと元町駅」から徒歩約10分

JR・阪神「元町駅」から徒歩約15分

神戸高速(阪急・山陽)「花隈駅」から徒歩約15分

### ●シティループで

「地下鉄三宮駅前(南行)」乗車約15分

「中突堤(ポートタワー前)」下車徒歩1分

### ●車・タクシーで

JR・阪神・阪急「三宮駅」から約10分

JR・阪神「元町駅」から約5分

阪神高速道路「京橋ランプ」から約5分

ハーバーハイウェイ「新港ランプ」から約5分

※周辺には駐車場(有料)があります。

## 東日本大震災について

東日本大震災により深刻な被害を受けられた皆様に、心よりお見舞い申し上げます。

2012年3月、復興に役立てていただくための支援物資として、当社の100%子会社である(株)アーステクニカが製造した破砕機を岩手県に無償貸与しました。被災地の一日も早い復興を心より祈念いたします。



無償貸与した破砕機(岩手県大槌町)

川崎重工工業株式会社

TEL:078-371-9533(総務部株式担当)



この報告書は環境に配慮し、植物油インキを使用しています。

