

# 2012年度第1四半期 決算説明資料

2012年7月31日  
川崎重工業株式会社

# 目次

## I. 2012年度第1四半期連結決算の概要

◇ 第1四半期決算実績 サマリー	1
◇ 第1四半期決算実績 セグメント別	2
◇ 前年同期比損益増減要因分析 ①	3
◇ 前年同期比損益増減要因分析 ②	4
◇ セグメント別決算実績	
船舶海洋	5
車両	6
航空宇宙	7
ガスタービン・機械	8
プラント・環境	9
モーターサイクル&エンジン	10
精密機械	11
◇ 財政状態およびキャッシュフロー	12

## II. 2012年度通期業績見通し

◇ 連結受注高・売上高・利益見通し	13
◇ セグメント別業績見通し	14
◇ 研究開発費・設備投資・期末従業員数	15

# 第1四半期決算実績サマリー



(億円)

	2011年度 1Q	2012年度 1Q	増 減
受 注 高	2,511	2,715	+203
売 上 高	2,915	2,835	▲80
営業利益	123	67	▲56
経常利益	146	117	▲29
四半期純利益	95	60	▲35

## 前年同期比

### 【受注高】

プラント・環境、船舶海洋等での増加が精密機械等での減少を補い、全体では増加となった

### 【売上高】

航空宇宙等が増収となったものの、モーターサイクル&エンジン、精密機械等での減収により、全体では減収となった

### 【利益】

航空宇宙等が増益となったものの、精密機械や船舶海洋等の減益・悪化により、全体では減益となった

売上加重 平均レート	ドル(¥/\$)	82	80
	ユーロ(¥/EUR)	119	105

## 第1四半期決算実績 セグメント別



(億円)

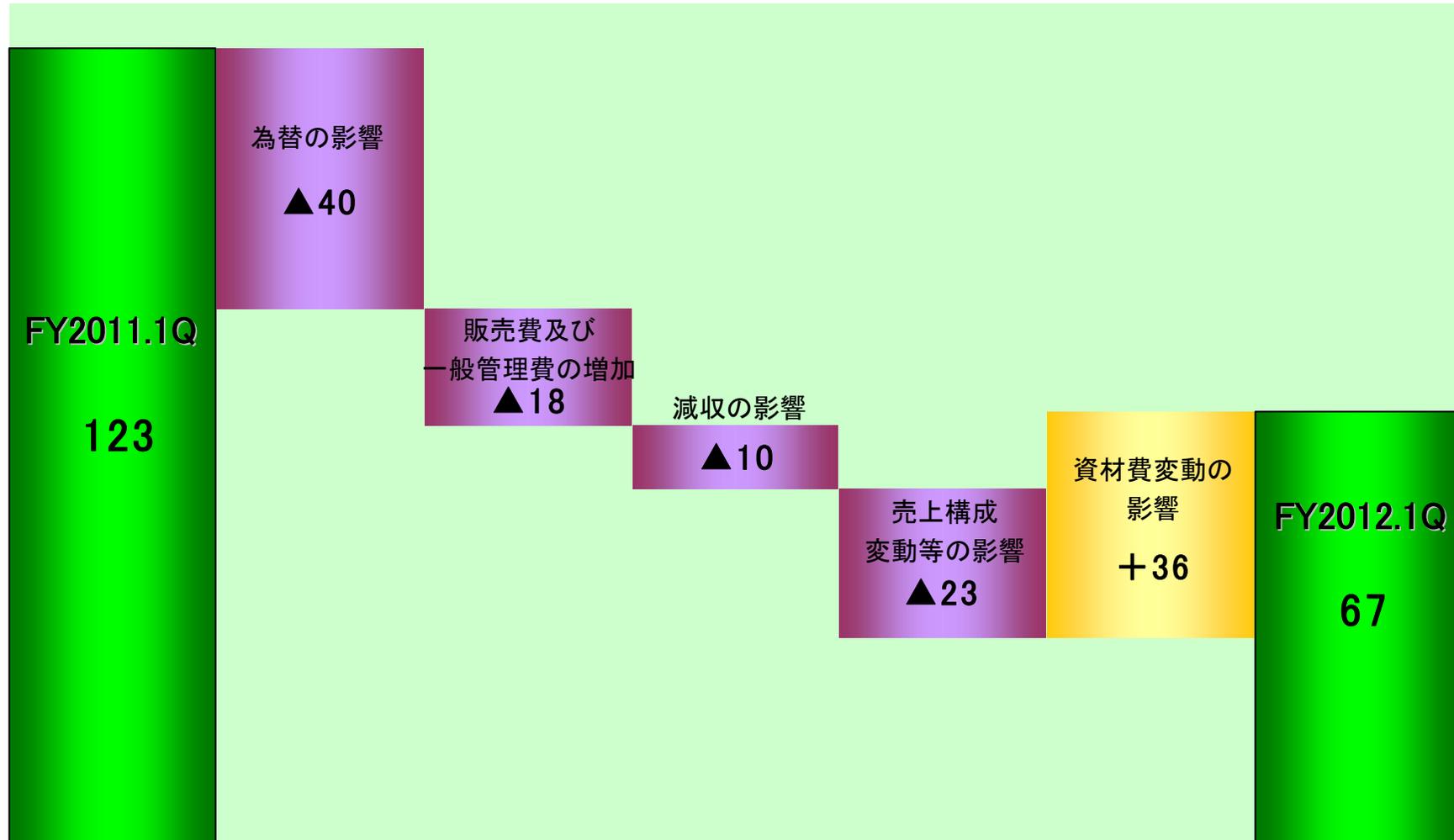
	受注高			売上高			営業損益		
	2011年度 1Q	2012年度 1Q	増減	2011年度 1Q	2012年度 1Q	増減	2011年度 1Q	2012年度 1Q	増減
船舶海洋	170	303	+133	277	227	▲50	9	▲6	▲15
車 両	226	253	+27	258	288	+29	0	1	0
航空宇宙	306	344	+38	400	496	+95	▲8	8	+17
ガスタービン・機械	313	325	+11	455	453	▲1	33	26	▲7
プラント・環境	191	371	+180	238	198	▲39	9	1	▲8
モーターサイクル&エンジン	596	534	▲61	596	534	▲61	3	▲3	▲7
精密機械	434	286	▲148	404	361	▲43	71	39	▲31
そ の 他	272	296	+23	284	276	▲8	9	5	▲3
調 整 額	—	—	—	—	—	—	▲5	▲7	▲2
合 計	2,511	2,715	+203	2,915	2,835	▲80	123	67	▲56

注)「調整額」には、本社部門で発生する費用で社内管理上各部門への配賦を行わない費用等を含む

# 前年同期比損益増減要因分析 ①



【営業利益】 前年同期比 ▲56億円 (2011.1Q 123億円 ⇒ 2012.1Q 67億円)



# 前年同期比損益増減要因分析 ②



## 【営業外損益】 前年同期比 +26億円 (2011.1Q 22億円 ⇒ 2012.1Q 49億円)

・金融収支（受取配当金を含む）	0億円（▲ 4億円 ⇒ ▲ 3億円）
・持分法による投資利益	+1億円（ 20億円 ⇒ 22億円）
・為替差損益	+23億円（ 3億円 ⇒ 26億円）
・その他	0億円（ 3億円 ⇒ 3億円）

## 【特別損益】 前年同期比 +5億円 (2011.1Q ▲5億円 ⇒ 2012.1Q 0億円)

・減損損失	+5億円（▲5億円 <sup>※</sup> ⇒ 0億円）
-------	-------------------------------

※ 一部の遊休資産について、帳簿価額を回収可能価額まで減額した減損処理額

# 船舶海洋

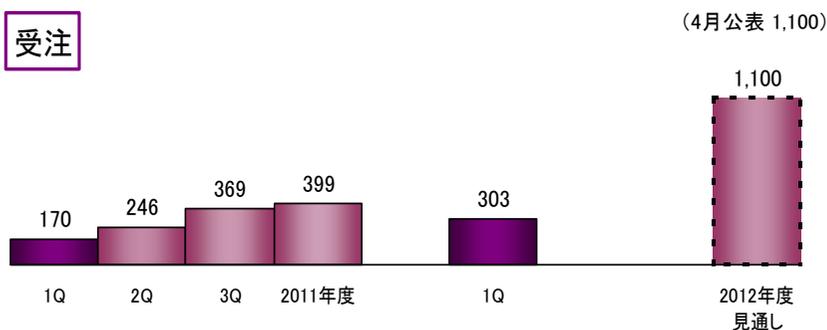
## I. 2012年度第1四半期連結決算の概要



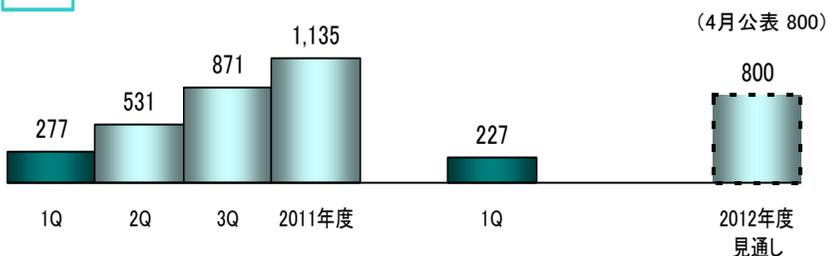
主要製品： LNG船、LPG船、VLCC、ばら積み運搬船、潜水艦、オフショア関連製品

(億円/各期の数値は累計)

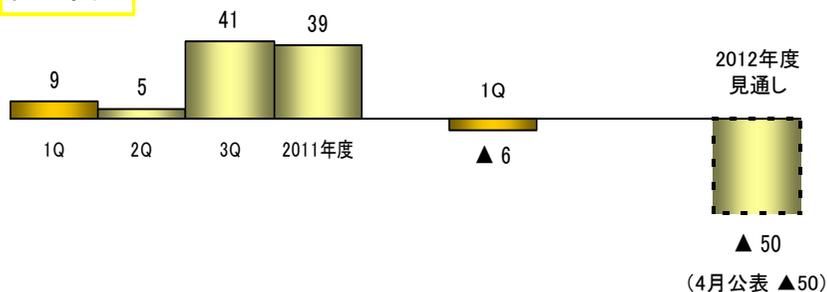
### 受注



### 売上



### 営業損益



### ◇ 当第1四半期実績 (前年同期比)

受注 LNG船等3隻を受注したことにより、前年同期に比べ大幅に増加

売上 大型ばら積み運搬船の建造量が減少したこと等により減収

営業損益 減収に加え、低採算案件の売上計上等により悪化

#### <新造船の受注・売上隻数>

	受注(1Q)		売上(1Q)	
	2011年度	2012年度	2011年度	2012年度
LNG船		1	2(2)	1(1)
小型LNG船	1		1(1)	1(1)
LPG船		1	2(2)	1(1)
VLCC				
ばら積み運搬船	4	1	14(10)	15(13)
潜水艦			2(2)	1(1)
合計	5	3	21(17)	19(17)

注) 括弧内は進行基準売上(内数)

### ◇ 2012年度見通し (前期比)

受注 ガス船等新造船受注の増加

売上 船価低迷および建造量の減少により減収

営業損益 減収および船価低迷の長期化等の影響により悪化

### <参考> 海外での事業展開について

1995年12月、世界最大級の海運会社である中国遠洋運輸(集団)総公司(COSCO)との折半出資により設立したNACKSは、2008年に第二期拡張工事を完了し、COSCO等の中国船社に加えて日本・ヨーロッパ等の顧客向けに多種多様な商船を建造。また、NACKSがCOSCOグループの一員として参画し、2007年7月に設立したDACKSについては、当社もNACKSの親会社として支援を行って来たが、DACKSの競争力を一層強化し、さらなる発展を遂げるため、当社がDACKSに34%直接出資することを決定し、2012年4月、中国当局の承認を得た。

さらに、油田開発・掘削のためのドリルシップやFPSO等の需要が急増しているブラジルにおいては、2012年5月、EEP社とドリルシップ建造等の合弁契約に調印した。当社は、中国の2拠点での事業規模の拡大と収益性の維持向上ならびに第3の海外事業拠点としてのブラジルの新造船所の育成を図るため、国内拠点との協業体制を深化させ、各生産拠点の特長を活かした各種船舶の建造に積極的に取り組んでいく。

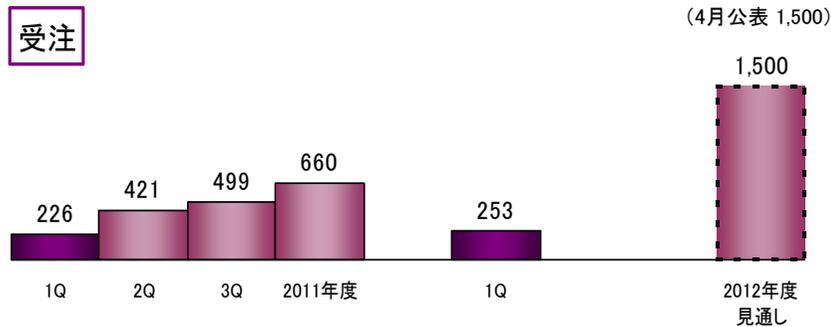
# 車 両



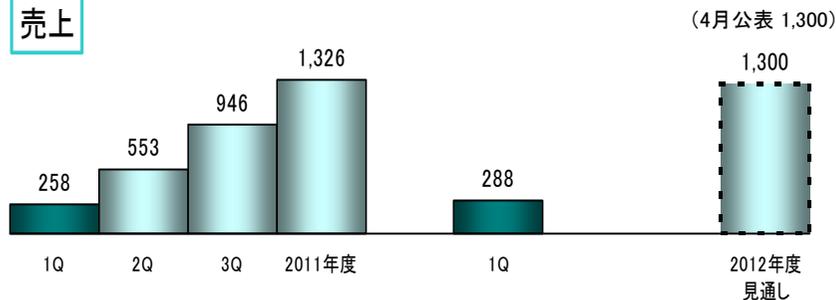
主要製品：各種電車(新幹線含む)、機関車、客車、ホームドア、ギガセル(二次電池)

(億円/各期の数値は累計)

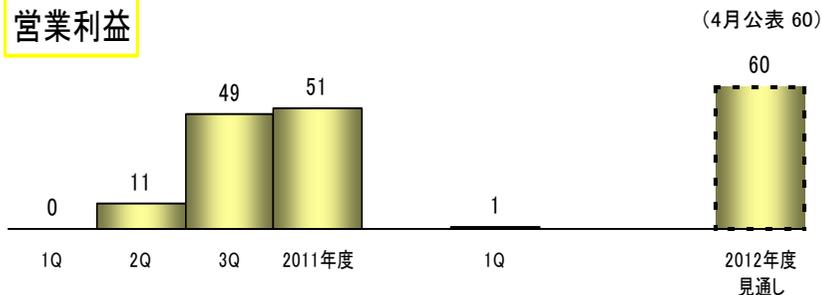
## 受注



## 売上



## 営業利益



### ◇ 当第1四半期実績 (前年同期比)

受注 台湾向け高速鉄道車両の受注等、海外向け鉄道案件の増加

売上 アジア向けが減少した一方、北米向けやJR各社向けが増加したこと等により増収

営業利益 増収となったものの、営業利益としては前年同期並み

### ◇ 2012年度見通し (前期比)

受注 JR各社向けおよび海外向け鉄道車両の増加等

売上 海外向け鉄道案件を中心に前期並みを維持

営業利益 コスト改善等により増益

### <参考> 海外市場への取組状況について

#### 北米市場：

- ・地下鉄、通勤車両を中心に受注活動中。
- ・中高速鉄道需要に対応する新規車両開発(efSET<sup>®</sup>、K-Star Express<sup>®</sup>)でラインナップを拡充。
- ・カリフォルニア高速鉄道は、車両を含む機電システムの受注を目指し、日本連合を組み合わせ対応中。

#### アジア市場：

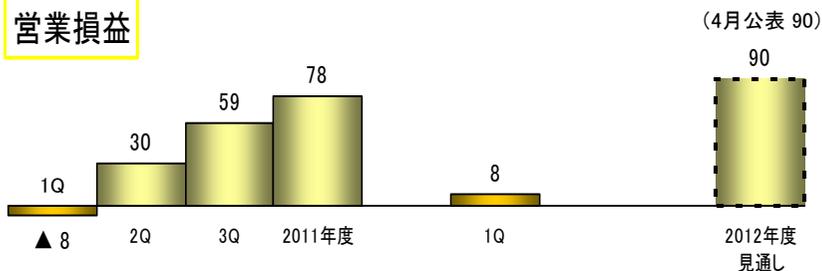
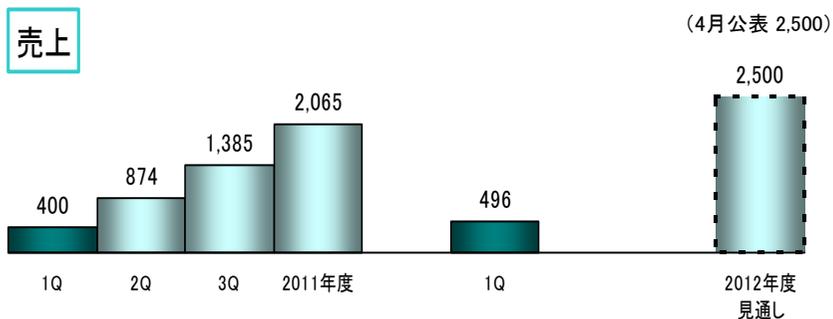
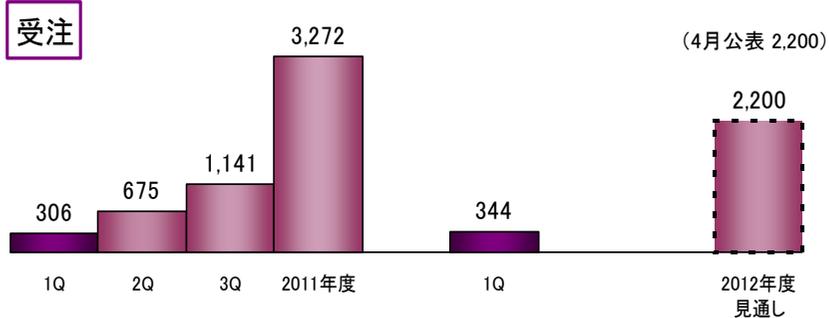
- ・アジア各都市で都市交通建設・拡充計画、インド等での高速鉄道計画があり活動中。
- ・台湾高速鉄道から増備用高速鉄道車両48両を受注(2012年5月)。台湾高鉄における供給実績をさらに積み重ねることで、高速鉄道ビジネスのグローバル展開拡大につなげていく。
- ・インド西回廊(デリー～ムンバイ)にて、貨物専用新線敷設の計画あり(円借款案件)。電気機関車、保守基地設備等の受注を目指して活動中。

## 航空宇宙



主要製品： 防需航空機、民需航空機分担製造品(ボーイング・エンブラエル)、誘導機器システム

(億円/各期の数値は累計)



#### ◇ 当第1四半期実績 (前年同期比)

受注 防需案件およびボーイング社向け777・787分担製造品の増加

売上 P-1固定翼哨戒機の工事進捗等による防需案件の増加に加え、ボーイング社向け787分担製造品の増加等により増収

営業損益 増収およびコスト削減等により改善

<民需分担製造品の売上機数> (機)

	2011年度1Q	2012年度1Q
Boeing 777	21	21
Boeing 767	7	7
Boeing 787	7	10
Embraer170/175	3	6
Embraer190/195	25	21

#### ◇ 2012年度見通し (前期比)

受注 民需案件の増加はあるものの、防需案件が集中した前期に比べ減少

売上 防需案件およびボーイング社向け777・787分担製造品等の売上増加

営業損益 防需案件および民需案件の増収等により増益

#### <参考> 主要プロジェクトの状況について

##### 防需航空機分野：

2012年3月にC-2輸送機の初回量産契約並びに陸上自衛隊向け新多用途ヘリコプター(UH-X)の開発契約を受注した。今後、P-1固定翼哨戒機とともに、着実にこれらの量産・開発に取り組んでいく。

##### 民需航空機分野：

###### ボーイング777

ボーイング社の月産製造レート増加に伴い、当社の月産製造レートも2012年度中には7機から8.3機まで増加する見込み。

###### ボーイング787

2011年9月にボーイング社からエアラインへの引渡しが行われ、11月1日より定期運航が開始された。当社は、名古屋第一工場にて今後本格化する増産のための体制を整備している。

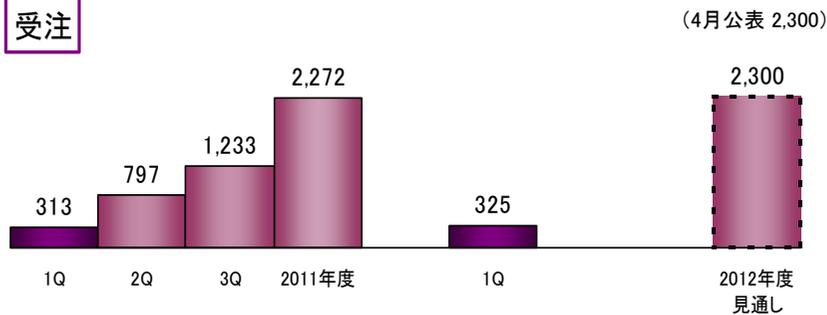
# ガスタービン・機械



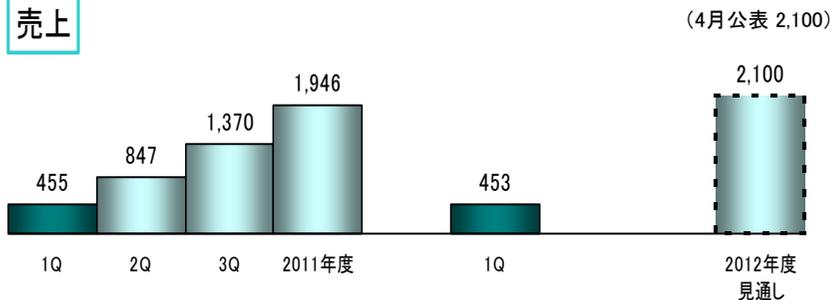
主要製品： 航空機用エンジン、産業用ガスタービン・コージェネレーション、陸用・船用タービン、ディーゼル機関、空力・水力機械

(億円/各期の数値は累計)

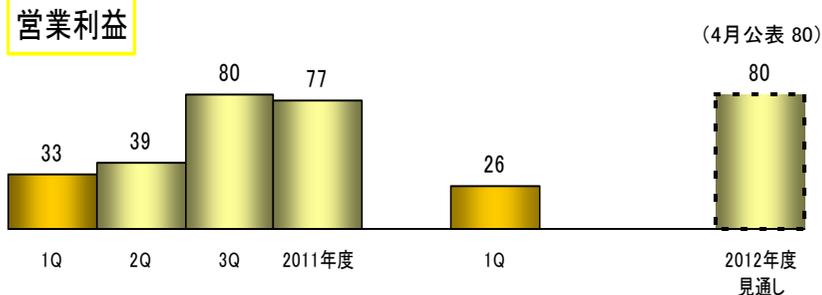
## 受注



## 売上



## 営業利益



### ◇ 当第1四半期実績 (前年同期比)

受注 航空エンジン分担製造品の増加等

売上 陸用タービン設備等が減少したものの、航空エンジン分担製造品や産業用ガスタービンの増加により前年同期並みを維持

営業利益 円高の影響および研究開発費の増加等により減益

### ◇ 2012年度見通し (前期比)

受注 エネルギー・環境関連製品の受注により前期並みを維持

売上 エネルギー・環境関連製品および航空エンジン分担製造品の増加等により増収

営業利益 航空エンジン分担製造品の開発投資償却負担の増加はあるものの、増収等により前期並みを維持

### <参考>

#### 航空エンジン 主要参画プロジェクト概要

	Trent1000	TrentXWB	PW1100G-JM
主な搭載機	ボーイング787	エアバスA350	エアバスA320neo
参画方式	RRSP方式(※)	RRSP方式(※)	国際共同事業
当社参画比率	約8.5%	約7%	約6%
担当部位	中圧圧縮機(IPC)モジュール	中圧圧縮機(IPC)モジュール	ファン/低圧圧縮機部の主要部品
進捗状況	開発は完了し、2010年度量産開始 今後機体の生産スケジュールに 合わせて順次納入予定	2011年3月、IPCモジュールを ロールス・ロイス社に初出荷	開発・生産への参画を決定 現在設計作業中

(※) Risk & Revenue Sharing Partner方式

#### エネルギー・環境関連製品

2011年12月に世界初の炭坑通気メタン(VAM) 焚きガスタービン発電装置、および2012年2月に30MW級の純国産高効率ガスタービン「L30A」の開発を完了した。当社は今後とも、国内および欧州、米州、アジアの各拠点を活用し、国内外市場においてガスタービン事業を積極的に展開していく。

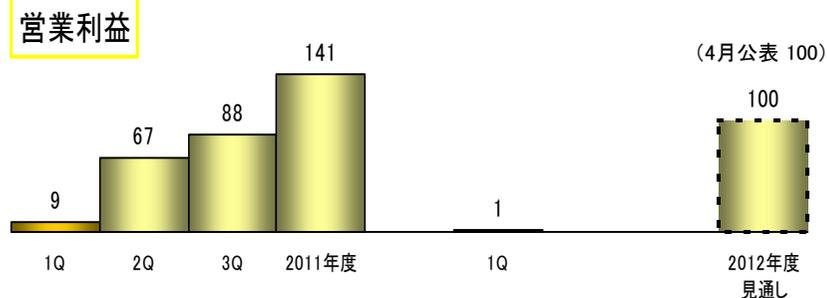
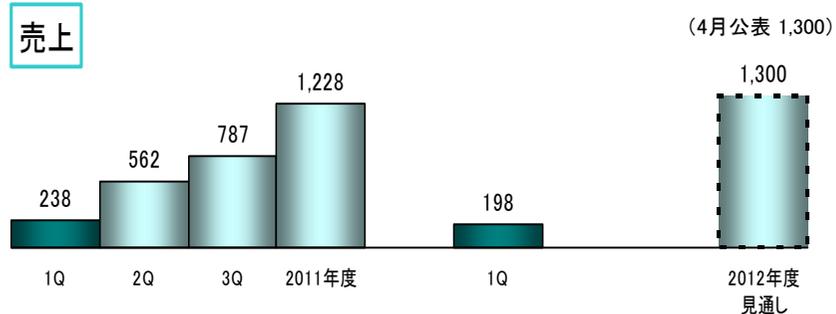
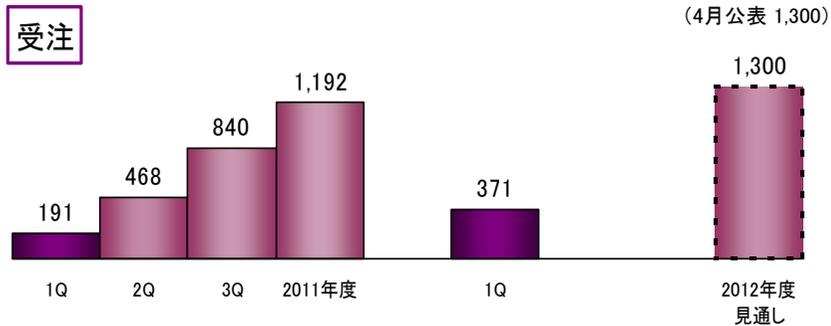
また、2011年9月に受注したグリーンガスエンジン14基からなる発電容量11万kWのガスエンジン発電所は、本年7月より7基が稼働を開始しており、8月のフル稼働に向けて建設中である。

# プラント・環境



主要製品： 産業用プラント(セメント、化学等)、発電プラント、LNG・LPGタンク、ごみ焼却プラント、掘削機、破砕機

(億円/各期の数値は累計)



## ◇ 当第1四半期実績 (前年同期比)

**受注** イクシスLNGプロジェクト向け低温タンクの受注等、海外向けプラントの増加

**売上** 搬送設備・ごみ焼却プラント等は増加したものの、海外向け大型プラントの減少等により減収

**営業利益** 減収および利益率低下により減益

## ◇ 2012年度見通し (前期比)

**受注** 環境・エネルギーおよび資源国向けインフラ案件の受注により増加

**売上** 国内向けごみ焼却プラント等の売上増加

**営業利益** 競争激化に伴う利益率低下等により減益

## <参考> 環境・エネルギー案件の受注について

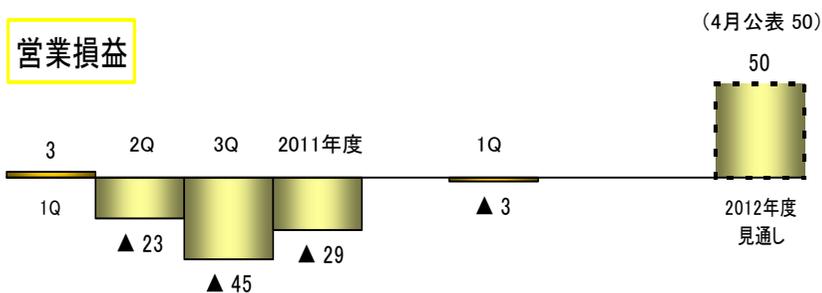
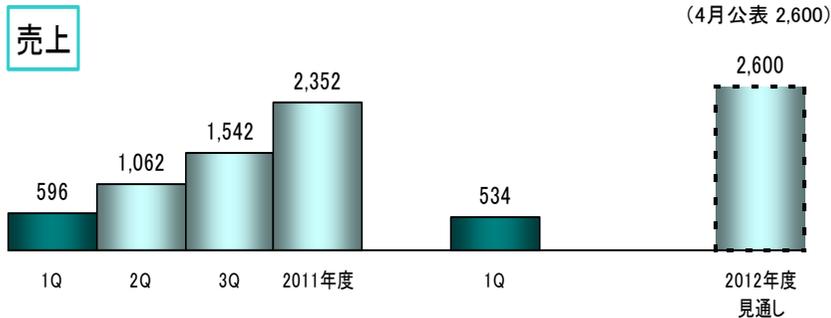
- ・世界的なエネルギー需要の高まりからFloating LNGの建設が数多く計画されているが、当社のこれまでの陸用・船用ボイラの納入実績(1,200缶以上)や洋上運転に耐える技術力が高く評価され、2011年7月、フランス/Technip社より、オランダ/Shell社がオーストラリアで建設する世界初のFloating LNG用ボイラ7缶を受注した。
- ・2012年4月、オーストラリアのイクシスLNGプロジェクト向け低温タンク4基を受注した。イクシスLNGはその7割程度を日本向けに出荷することが確定するなど、わが国のエネルギーの安定供給および天然ガス供給元の多様化の観点から非常に重要であり、当社は、大型LNGタンクの豊富な実績とEPC技術力を以って本プロジェクトを支援していく。

# モーターサイクル&エンジン



主要製品： 二輪車、四輪バギー車(ATV)、多用途四輪車、パーソナルウォータークラフト、汎用エンジン

(億円/各期の数値は累計)



＜コンシューマー向け製品 地域別売上(卸売)台数・金額＞ (千台、億円)

	2011年度				2012年度			
	1Q		通期		1Q		通期見通し	
	台数	金額	台数	金額	台数	金額	台数	金額
国内	4	35	14	121	5	36	13	118
北米(カナダ含む)	22(12)	162	121(69)	780	20(13)	130	124(77)	765
欧州	18	144	57	422	12	87	61	452
新興国等	72	159	309	710	78	183	375	885
合計	116	500	501	2,033	115	436	573	2,220

注1) 二輪車、四輪バギー車(ATV)、多用途四輪車、パーソナルウォータークラフト(「ジェットスキー」)及びこれらの関連製品を含む。

注2) 括弧内は二輪車分を示す。(内数)

## ◇ 当第1四半期実績 (前年同期比)

売上 インドネシア・ブラジル等を中心とする新興国向け二輪車の販売増はあったものの、欧州向け二輪車の販売減等により減収

営業損益 減収の影響等により悪化

## ◇ 2012年度見通し (前期比)

売上 新興国での販売増等により増収

営業損益 増収に加え、海外生産および現地調達拡大によるコストダウン効果等により改善

## ＜参考＞ 新興国市場での事業展開について

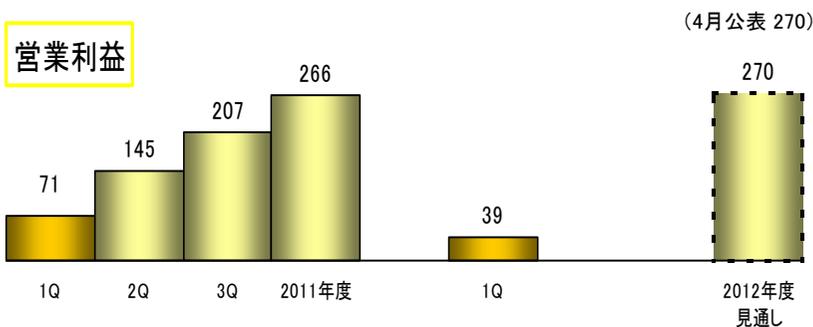
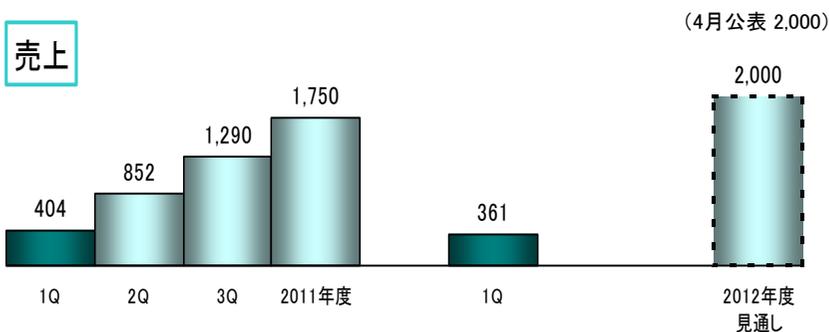
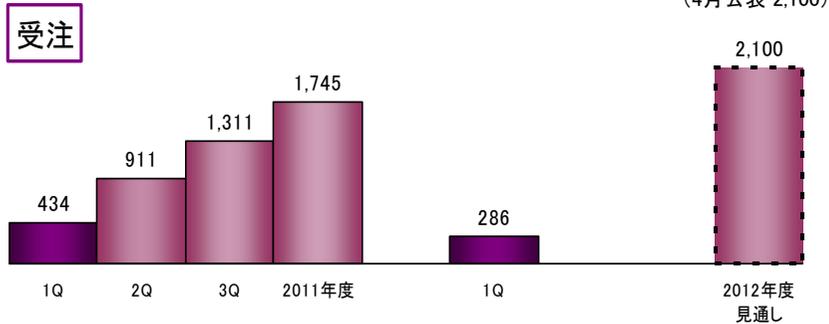
- ・インドネシア等の新興国ではオートバイ市場の伸張に伴い当社販売も増加、今後さらなる経済成長と購買力向上に伴う需要拡大が見込まれる。市場の成長に対応し、新興国市場での事業基盤をより強固なものにするため、インドネシアでの新工場建設やタイでの工場拡張等、増産体制の整備を進めていく。
- ・世界最大の二輪車市場を有する中国は、近年の経済発展に伴い、当社がターゲットとするレジャー用オートバイの需要の創出が見込まれている。こうした中、カワサキブランドの二輪車を中国市場に提供することを目的として、2012年6月、中国・重慶の隆鑫通用動力股份有限公司(ロンシン社)との事業提携に合意した。

# 精密機械



主要製品：油圧機器(ポンプ・モーター・バルブ)、陸用油圧装置、船用油圧装置、精密機械・機電製品、産業用ロボット

(億円/各期の数値は累計)



## ◇ 当第1四半期実績 (前年同期比)

- 受注** 中国を中心とする新興国での建設機械向け油圧機器の大幅な減少
- 売上** 中国を中心とする新興国での建設機械向け油圧機器および半導体製造装置メーカー向け等の産業用ロボットの減少
- 営業利益** 減収に加え、設備投資や人員増加に伴う固定費の増加等により減益

## ◇ 2012年度見通し (前期比)

- 受注・売上** 新興国での建設機械向け油圧機器および各種産業用ロボットの増加
- 営業利益** 設備投資や人員増加に伴う固定費の増加はあるものの、前期並みを維持

## <参考> 新興国での事業展開について

2006年8月、中国・蘇州の現地法人にて油圧機器の生産を開始。さらに浙江省にも合弁で油圧機器の製造会社を設立し、2010年4月より操業を開始。上海に設立した販売会社を通じ、現地生産会社の製品を中国全土の顧客に供給している。

また、蘇州の現地法人では2011年10月に新工場を建設、浙江省の合弁会社でも生産工場を拡張し、上海の販売会社ではアフターサービス拠点を設立した。

なお、足元の中国建機市場の減速は当面続くという見方が多くなっており、市場動向について引き続き注視していく必要があるが、中国建機市場は既に世界最大規模に成長し、今後も低所得者向け住宅の建設やエネルギー、交通関連のインフラ整備が見込まれ、中長期的にはさらなる伸長が期待されている。

一方、急速な経済発展を背景として今後の市場拡大が見込まれているインドにおいても、顧客からの現地生産要請にこたえるため、2012年2月にバンガロール市内に現地企業のWipro社と合弁で、建設機械向け油圧機器の製造・販売・サービス会社を設立した。

# 財政状態およびキャッシュフロー



## 【財政状態】

(億円)

	2011年度		2012年度 1Q末
	1Q末	4Q末	
総資産	13,125	13,621	13,742
自己資本 (自己資本比率)	2,938 (22.3%)	3,060 (22.4%)	3,054 (22.2%)
有利子負債残高 (NET有利子負債)	4,458 (4,169)	4,071 (3,728)	4,350 (4,016)
NET D/Eレシオ	141.9%	121.8%	131.4%

注) 有利子負債残高にはリース債務を含む

## 【キャッシュフロー】

(億円)

	2011年度 1Q	2012年度 1Q
営業キャッシュフロー	▲102	79
投資キャッシュフロー	▲148	▲306
フリーキャッシュフロー	▲251	▲226
財務キャッシュフロー	111	226

# 連結受注高・売上高・利益見通し



※ 2012年4月26日公表値からの変更はありません

(億円)

	2011年度 実績	2012年度 見通し	増 減
受 注 高	13, 118	14, 300	+1, 182
売 上 高	13, 037	13, 800	+763
営業利益	574	520	▲54
経常利益	636	560	▲76
当期純利益	233	340	+107

実績/前提 レート	ドル(¥/\$)	79	80
	ユーロ(¥/EUR)	109	100

注) 前提レートは見通し公表時の為替エクスポージャーに対して適用

(参考) 為替影響額  
1円の変動による影響額 (億円)

	営業利益	経常利益
ドル	33	16
ユーロ	3	1

## 前期比

### 【受注高】

前期に防需案件が集中した航空宇宙は減少するものの、船舶海洋、車両等での増加により、全体では増加を見込む

### 【売上高】

船舶海洋での減収はあるものの、航空宇宙、モーターサイクル&エンジン、精密機械等での増収により、全体では増収を見込む

### 【利益】

船舶海洋等での受注採算悪化の影響が大きく、営業・経常利益については減益となるものの、当期純利益については、前期にあった繰延税金資産の一部取崩の影響がなくなるため、大幅な増益を見込む

## セグメント別業績見通し



※ 2012年4月26日公表値からの変更はありません

(億円)

	受注高			売上高			営業損益		
	2011年度 実績	2012年度 見通し	増減	2011年度 実績	2012年度 見通し	増減	2011年度 実績	2012年度 見通し	増減
船舶海洋	399	1,100	+701	1,135	800	▲335	39	▲50	▲89
車 両	660	1,500	+840	1,326	1,300	▲26	51	60	+9
航空宇宙	3,272	2,200	▲1,072	2,065	2,500	+435	78	90	+12
ガスタービン・機械	2,272	2,300	+28	1,946	2,100	+154	77	80	+3
プラント・環境	1,192	1,300	+108	1,228	1,300	+72	141	100	▲41
モーターサイクル&エンジン	2,352	2,600	+248	2,352	2,600	+248	▲29	50	+79
精密機械	1,745	2,100	+355	1,750	2,000	+250	266	270	+4
そ の 他	1,222	1,200	▲22	1,232	1,200	▲32	38	20	▲18
調 整 額	—	—	—	—	—	—	▲88	▲100	▲12
合 計	13,118	14,300	+1,182	13,037	13,800	+763	574	520	▲54

注)「調整額」には、本社部門で発生する費用で社内管理上各部門への配賦を行わない費用等を含む

## 研究開発費・設備投資・期末従業員数



※ 2012年4月26日公表値からの変更はありません

(億円・人)

	2011年度 実績	2012年度 見通し	増 減
研究開発費	399	450	+51
設備投資	639	790	+151
減価償却費	489	540	+51
国内	24,770	25,500	+730
海外	8,497	9,200	+703
期末従業員数	33,267	34,700	+1,433

# 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”

## ご注意

本資料のうち、業績見通し等に記載されている将来の数値は、現時点で把握可能な情報に基づき当社が判断した見通しであり、リスクや不確実性を含んでおります。従いまして、これらの業績見通しのみにより投資判断を下すことはお控え下さるようお願い致します。実際の業績は、外部環境及び内部環境の変化によるさまざまな重要な要素により、これらの見通しとは大きく異なる結果となり得ることを御承知おき下さい。実際の業績に影響を与える重要な要素には、当社の事業領域をとりまく経済情勢、対米ドルをはじめとする円の為替レート、税制や諸制度などがあります。