

2009年度決算説明資料

2010年4月27日
川崎重工業株式会社



目次

I. 2009年度連結決算の概要

◇ 2009年度決算実績サマリー	1
◇ 前期比損益増減要因分析 ①	2
◇ 前期比損益増減要因分析 ②	3
◇ セグメント別決算実績	4
船舶	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
その他	12
◇ 財政状態およびキャッシュフロー	13

II. 2010年度通期業績見通し

◇ 連結受注高・売上高・損益見通し	14
◇ セグメント別業績見通し	15
◇ 研究開発費・設備投資・期末従業員数	16
(補足)セグメント情報開示の変更について	17

I . 2009年度連結決算の概要

2009年度決算実績サマリー

(億円)

	2008年度 実績	2009年度		増 減	
		1月公表	実績	前期比	1月公表比
受注高	15,405	10,600	10,012	▲5,392	▲587
売上高	13,385	11,800	11,734	▲1,651	▲65
営業損益	287	50	▲13	▲300	▲63
経常損益	387	100	142	▲244	+42
当期純損益	117	30	▲108	▲225	▲138

【受注高】

プラント・環境を除く全ての事業で受注が減少

【売上高】

欧米向け二輪車の販売が減少した汎用機で大幅な減収となった

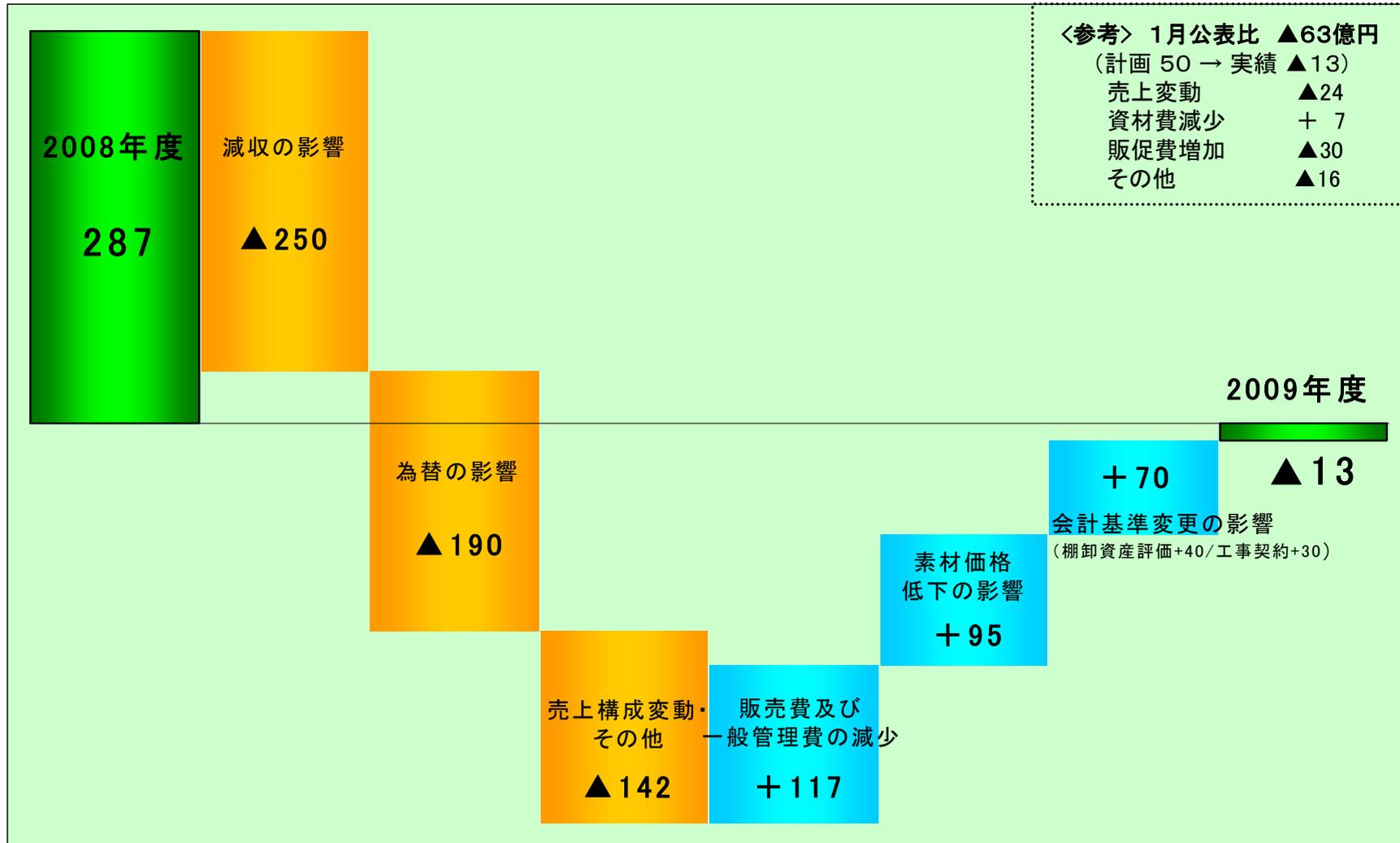
【損益】

欧米市場の落ち込みによる減収と円高の影響等が、量産品部門を中心に実施した固定費削減等の収益改善効果を上回り、大幅な減益となった

売上加重	ドル(¥/\$)	101	90	93
平均レート	ユーロ(¥/EUR)	142	130	130

前期比損益増減要因分析 ①

【営業損益】 前期比 ▲300億円(2008年度 287億円 ⇒ 2009年度 ▲13億円)



前期比損益増減要因分析 ②

【営業外損益】 前期比 +56億円(2008年度 100億円 ⇒ 2009年度 156億円)

金融収支（受取配当金を含む）	+ 5億円（▲23億円 ⇒ ▲17億円）
持分法による投資利益	▲21億円（ 87億円 ⇒ 65億円）
為替差損益	+ 5億円（ 103億円 ⇒ 109億円）
その他	+66億円（▲67億円 ⇒ 0億円）

【特別損益】 前期比 ▲30億円(2008年度 ▲150億円 ⇒ 2009年度 ▲181億円)

訴訟損失引当金繰入額	▲18億円（▲51億円 ^{※1} ⇒ ▲69億円 ^{※2} ）
事業構造改善費用	▲76億円（ 0億円 ⇒ ▲76億円 ^{※3} ）
減損損失	▲17億円（▲13億円 ⇒ ▲31億円 ^{※4} ）
退職給付信託設定損	+44億円（▲44億円 ⇒ 0億円）
その他	+36億円（▲40億円 ⇒ ▲ 3億円）

※1 ごみ焼却施設に関する公正取引委員会からの課徴金相当額

※2 ごみ焼却施設の発注者から当社に対する損害賠償請求訴訟等による損失発生見込額

※3 汎用機事業の販促引当金繰入額(63億円)、従業員の早期退職に係る費用(13億円)

※4 連結子会社の一部の資産について、帳簿価額を回収可能価額まで減額した減損処理額

セグメント別決算実績

(億円)

	受注高			売上高			営業損益		
	2008年度	2009年度	増減	2008年度	2009年度	増減	2008年度	2009年度	増減
船舶	715	161	▲553	1,264	1,518	+254	▲10	14	+25
車両 ^{※1}	2,350	771	▲1,578	1,548	1,671	+123	123	77	▲46
航空宇宙	2,391	1,713	▲677	2,004	1,888	▲115	▲41	17	+59
ガスタービン・機械	3,555	2,262	▲1,292	1,951	1,913	▲37	110	66	▲43
プラント・環境	836	1,247	+411	1,051	904	▲146	89	62	▲26
汎用機	3,364	2,169	▲1,194	3,364	2,169	▲1,194	▲101	▲316	▲215
油圧機器	841	710	▲130	849	688	▲161	83	69	▲14
その他 ^{※2}	1,350	975	▲374	1,351	978	▲373	32	▲4	▲36
全社又は消去	—	—	—	—	—	—	0	▲1	▲1
合計	15,405	10,012	▲5,392	13,385	11,734	▲1,651	287	▲13	▲300

※¹ 2008年度は建設機械を除いた数値(建設機械を含んだ数値:受注高2,646億円、売上高1,864億円、営業損益113億円)

※² 2008年度は建設機械を含んだ数値(建設機械を除いた数値:受注高1,055億円、売上高1,035億円、営業損益 42億円)

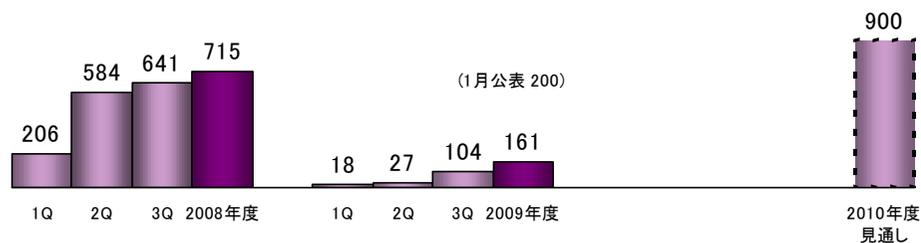
船舶

主要製品：LNG船、LPG船、VLCC、バルクキャリア、潜水艦 等

(億円/各期の数値は累計)

※ 枠内(再計算値)は2010年度からの新会計基準の考え方に基づき再計算した数値 → 17ページ参照

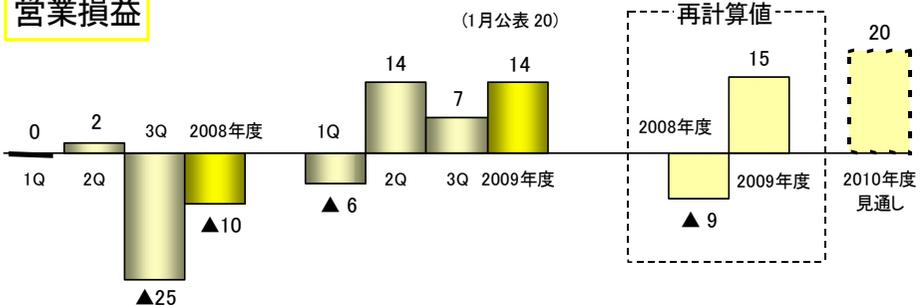
受注



売上



営業損益



◇ 2009年度実績 (前期比)

受注 海運市況の低迷による新造船受注の大幅な減少
 売上 売上隻数の増加、大型船の売上増加
 営業損益 増収および資材費低減等による採算性向上により黒字転換

<新造船の受注・売上隻数> (隻)

	受注		売上	
	2008年度	2009年度	2008年度	2009年度
LNG船			6(6)	6(6)
小型LNG船		1	2(0)	
LPG船	1		3(2)	2(2)
VLCC			1(0)	1(0)
バルクキャリア	5		7(0)	15(10)
潜水艦			2(2)	2(2)
合計	6	1	21(10)	26(20)

注) 括弧内は進行基準売上(内数)

◇ 2010年度見通し (前期比: 枠内の2009年度再計算値との比較)

受注 新造船受注の増加
 売上 大型船の減少により減収
 営業損益 高採算船の売上増加により増益

◇ (参考) 中国での合併事業について

1995年12月、中国海運最大手COSCO社と合併により中国の南通市にNACKSを設立、2008年には拡張工事を完了。川崎造船の技術支援のもと、大型建造ドック2基でCOSCO社をはじめ中国国内外の顧客向けに超大型コンテナ船・大型原油タンカー・大型鉱石運搬船・自動車専用船等、多種多様な商船を建造。(持分法適用会社)

車 両

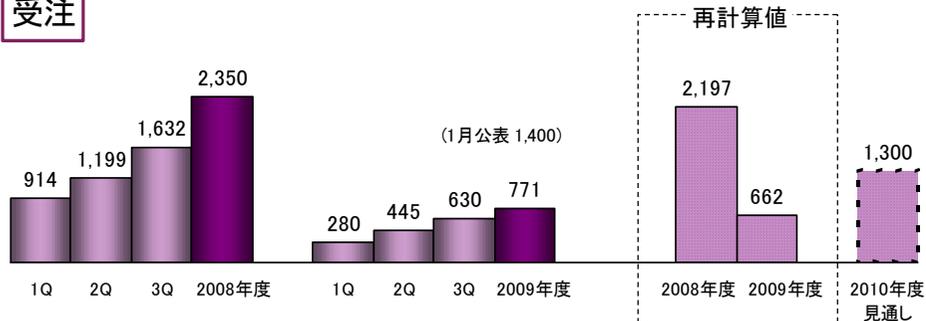
(億円/各期の数値は累計)

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)

※ 2008年度は建設機械を除いた数値

※ 枠内(再計算値)は2010年度からの新事業区分(除く、破碎機)および新会計基準の考え方にに基づき再計算した数値 → [17ページ参照](#)

受注



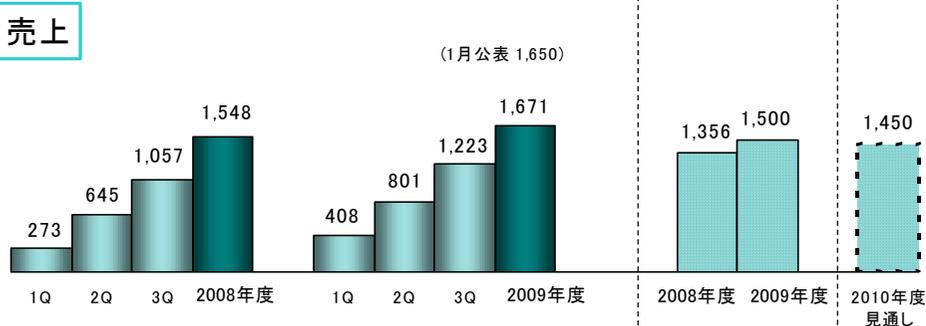
◇ 2009年度実績 (前期比)

受注 ・ シンガポール向け地下鉄電車(132両)の受注獲得
 ・ JR向け大口受注案件の減少

売上 JR各社向け、海外向け鉄道車両の増加

営業損益 円高による輸出案件の採算性低下等により減益

売上



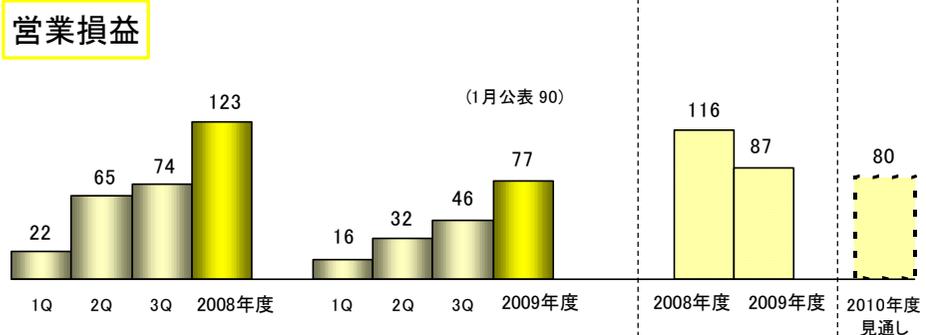
◇ 2010年度見通し (前期比: 枠内の2009年度再計算値との比較)

受注 JR各社向け、海外向け鉄道車両の増加等

売上 部品等小口案件の減少等あるものの横ばい

営業損益 円高の影響等はあるものの、前期並を維持

営業損益



◇ (参考)海外新規プロジェクトへの取り組み状況

- ・北米
 - －地下鉄、客車・電車を中心に受注活動中
 - －北米市場向けLRVを開発中
- ・高速鉄道
 - －北米、ベトナム等で計画あり、活動中
- ・インド貨物専用新線西回廊(1期)(デリー～ムンバイ)
 - －円借款案件、電気機関車を受注すべく活動中
- ・アジア地域のE&M案件
 - －他社とのコンソーシアムにより対応中

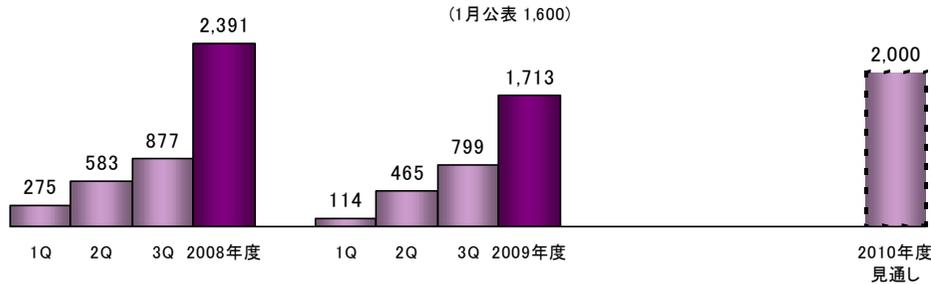
航空宇宙

(億円/各期の数値は累計)

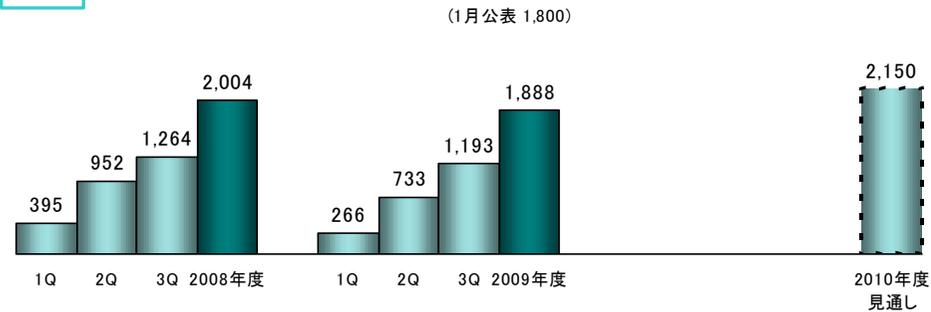
主要製品： 防需航空機、民需航空機分担製造品(ボーイング・エンブラエル)、誘導機器システム

※ 枠内(再計算値)は2010年度からの新会計基準の考え方に基づき再計算した数値 → 17ページ参照

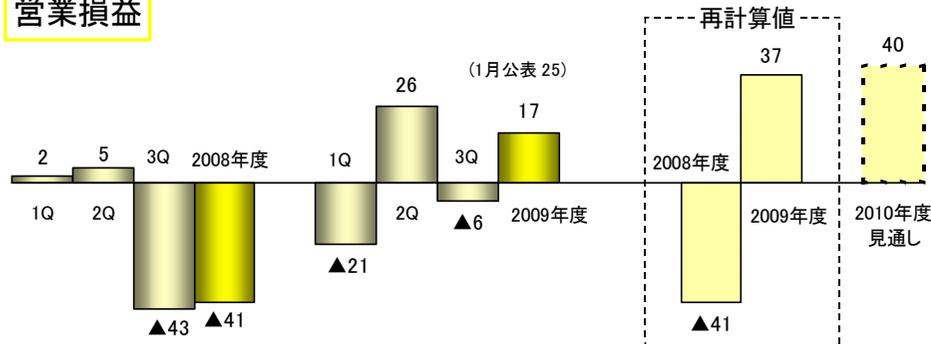
受注



売上



営業損益



◇ 2009年度実績 (前期比)

- 受注 BOEING社向けB777分担製造品等の減少
- 売上 防衛省向け大型機(XP-1、XC-2)が開発から量産への端境期にあるため、防需が減少
- 営業損益 B787の開発スケジュール変更に伴う費用計上時期見直しの影響等により損益改善

<民需分担製造品の売上機数> (機)

	売上	
	2008年度	2009年度
B777	73	77
B767	13	10
Embraer170/175	46	16
Embraer190/195	112	50

◇ 2010年度見通し (前期比: 枠内の2009年度再計算値との比較)

- 受注 BOEING社向けB787、B777分担製造品の増加
- 売上 XP-1量産機、BOEING社向けB787分担製造品の生産本格化により増収
- 営業損益 量産初期の投資負担が大きく微増

◇ (参考)次期輸送機(XC-2)試作1号機の納入について

次期輸送機(XC-2)の試作1号機は当社岐阜工場において製造され、2010年1月に初飛行した後、予定した全ての各種社内試験を完了し、2010年3月30日、同工場において防衛省に納入した。

次期輸送機(XC-2)は現有機「C-1」の後継機として、2001年に当社が防衛省から主担当企業として指名され、協力企業をはじめとする開発参画企業とともに開発作業を進めている。新規開発の飛行管理システムおよび省力化された搭載しゃ下システムを採用している他、米国GE社製のエンジンを搭載し、現有機を上回る速度、航続距離等が実現される。

当社では次期輸送機(XC-2)試作2号機の製造を実施中であり、2010年度中に防衛省へ納入する予定である。

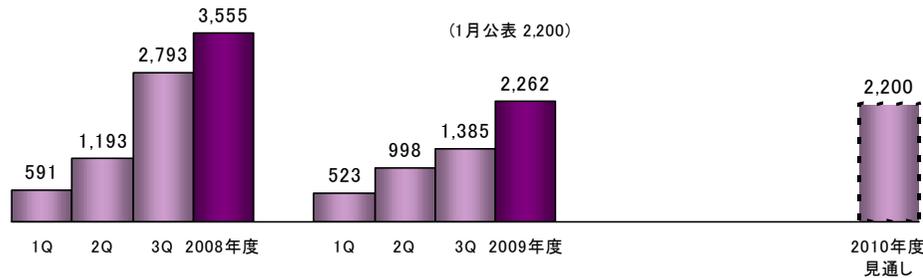
ガスタービン・機械

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

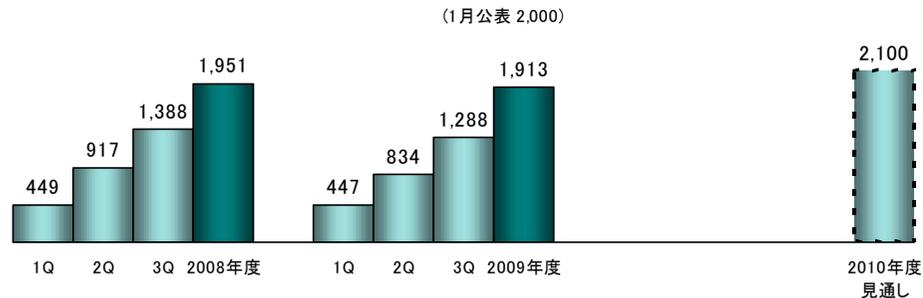
(億円/各期の数値は累計)

※ 枠内(再計算値)は2010年度からの新会計基準の考え方に基づき再計算した数値 → 17ページ参照

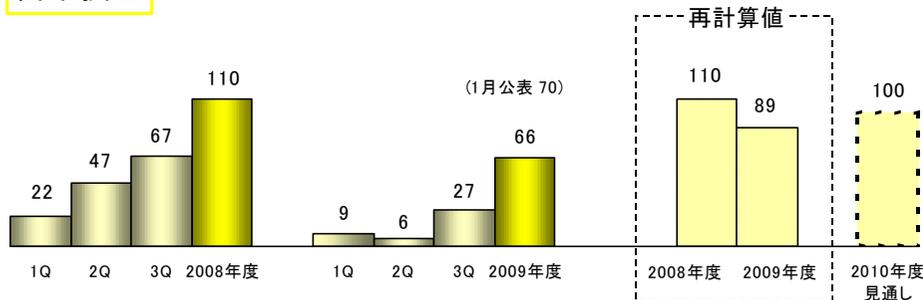
受注



売上



営業損益



◇ 2009年度実績 (前期比)

受注 前期に大口受注のあった航空エンジン分担製造品や船用推進機等の減少
 売上 船用ディーゼル主機関の減少等により微減
 営業損益 円高の影響等により減益

◇ 2010年度見通し (前期比: 枠内の2009年度再計算値との比較)

受注 航空エンジン分担製造品等の減少
 売上 航空エンジン分担製造品、船用機器、空力機械等の増加により増収
 営業損益 航空エンジン分担製造品の開発投資償却負担はあるものの、増収により増益

<航空エンジン 主要参画プロジェクト概要>

	V2500	Trent1000	TrentXWB
主な搭載機	A320 他	B787	A350
参画方式	Full Partner方式	RRSP方式 ^(※)	RRSP方式 ^(※)
当社参画比率	約6%	約8.5%	約7%
担当部位	ファンケース、 低圧圧縮機のブレード、 ペーン、ディスク他	中圧圧縮機(IPC) モジュール	中圧圧縮機(IPC) モジュール

^(※) Risk & Revenue Sharing Partner方式

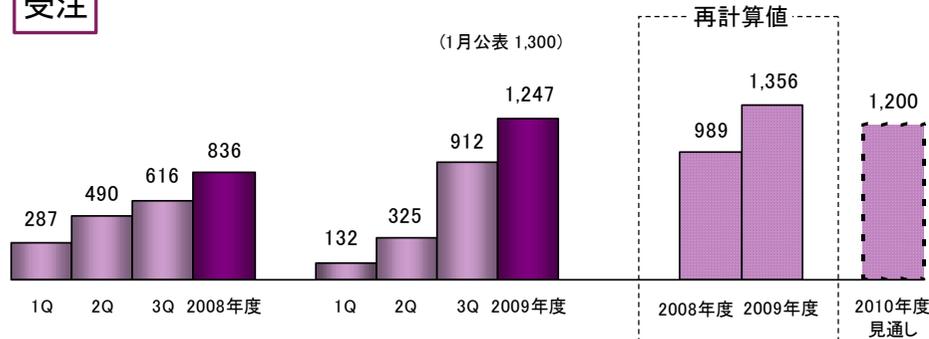
プラント・環境

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、都市ごみ焼却施設、掘削機、破砕機

(億円/各期の数値は累計)

※ 枠内(再計算値)は2010年度からの新事業区分(含む、破砕機)および新会計基準の考え方に基づき再計算した数値 → 17ページ参照

受注



◇ 2009年度実績 (前期比)

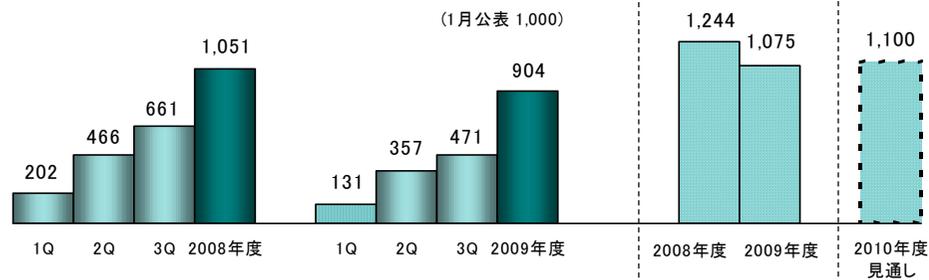
受注 トルクメニスタン向け大型肥料プラントの受注等による増加

売上 海外向け大型プラントの減少

(前期の大型案件: 韓国/フェロニッケル精錬プラント
パキスタン/尿素プラント
ベトナム/セメントプラント 等)

営業損益 減収による減益

売上



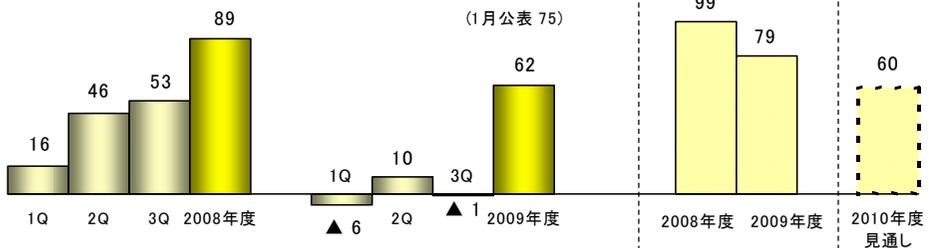
◇ 2010年度見通し (前期比: 枠内の2009年度再計算値との比較)

受注 海外向け大型案件の減少

売上 大型案件は減少するものの微増

営業損益 高採算案件の減少により減益

営業損益



◇ (参考)中国での合併事業について

2006年より中国セメント業界最大手のCONCHセメントと合併事業を開始。現在までに3つの合併企業を設立し、中国におけるセメント排熱発電設備・セメント製造設備(プレヒーター、キルン、ミル等)の設計から製造、販売、アフターサービスまでの一貫体制を確立。今後さらに、中国における環境保全・省エネルギー技術の普及に貢献していく。

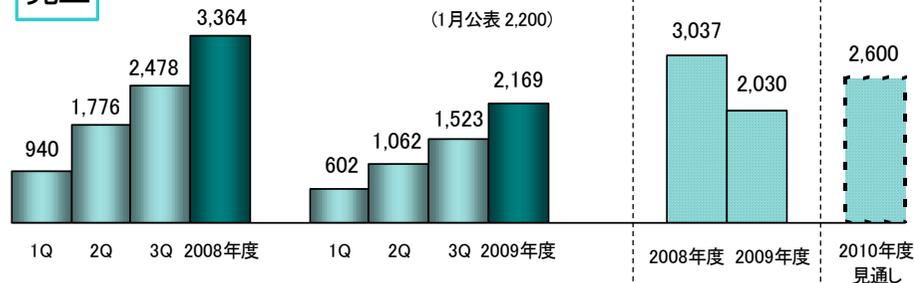
モーターサイクル&エンジン

(億円/各期の数値は累計)

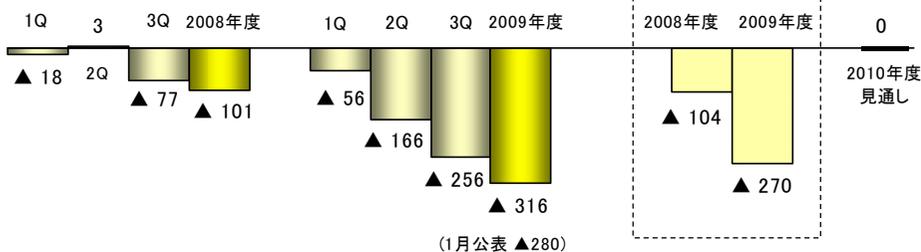
主要製品： 二輪車、四輪バギー車(ATV)、多用途四輪車、パーソナルウォータークラフト、汎用エンジン

※ 枠内(再計算値)は2010年度からの新事業区分(除く、ロボット)および新会計基準の考え方にに基づき再計算した数値 → 17ページ参照

売上



営業損益



◇ 2009年度実績 (前期比)

- 売上
- ・ 欧米の二輪車市場の大幅な縮小による販売減
 - ・ 各種産業用ロボットの減少
- 営業損益
- 限界利益率の向上、固定費削減等を進めたものの、減収および円高の影響等により大幅に悪化

◇ 2010年度見通し (前期比: 枠内の2009年度再計算値との比較)

- 売上
- 前期に実施した在庫調整の効果、アジア・新興国市場での積極的な拡販等により増収
- 営業損益
- 増収に加え、前期までに実施した事業構造改革の効果により大幅に改善

◇ 参考

- ・ 中国においてKYMCO社と合併で汎用ガソリンエンジンの生産・販売会社CK&Kを設立。工場は2010年1月より稼働を開始した。(持分法適用会社)
- ・ 2009年10月、ブラジル現地法人KMBで二輪車の生産を開始。
- ・ 2010年5月に、インドに二輪車の輸入・販売を手がける現地法人IKMを設立予定。

<コンシューマー向け製品 地域別売上台数・金額> (千台、億円)

	2008年度		2009年度		2010年度見通し	
	台数	金額	台数	金額	台数	金額
国内	19	147	17	129	16	122
北米	197(118)	1,343	80(49)	563	126(66)	870
欧州	97	732	72	562	72	588
その他	210	449	228	451	296	623
合計	523	2,671	397	1,705	510	2,203

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)

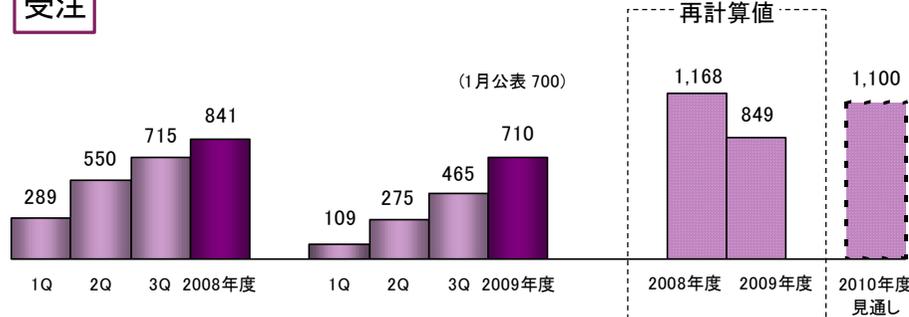
精密機械

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)

※ 枠内(再計算値)は2010年度からの新事業区分(含む、ロボット)および新会計基準の考え方に基づき再計算した数値 → 17ページ参照

受注

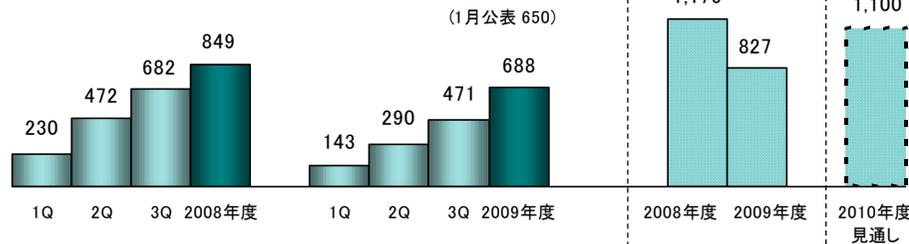


◇ 2009年度実績 (前期比)

受注・売上 建設機械の需要が旺盛なアジア・新興国向けは好調だったものの、日・米・欧における需要低迷により大幅に減少

営業損益 減収により減益

売上

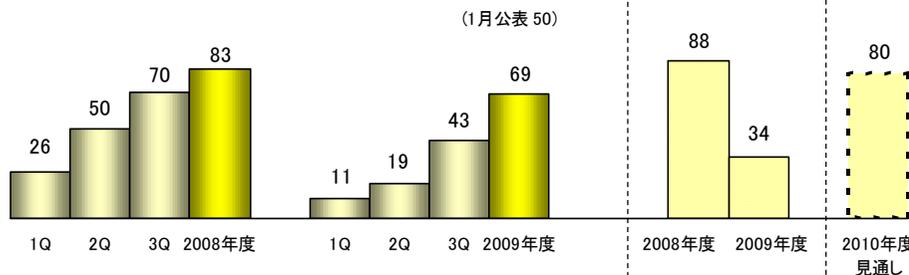


◇ 2010年度見通し (前期比: 枠内の2009年度再計算値との比較)

受注・売上 アジア・新興国における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産業用ロボットの需要回復により増加

営業損益 増収により増益

営業損益



◇ (参考)中国での事業展開について

中国における需要増に対応するべく、中国蘇州に現地法人を設立し、2006年8月より油圧機器の生産を開始。2008年9月に同工場の拡張を図り、2009年1月には船用油圧ユニットの現地生産を開始するとともに、中国企業との合併で浙江省に油圧機器生産会社を設立。これら二つの現地生産会社の製品を中国全土の顧客に供給すべく、上海に販売会社を設立した。

その他

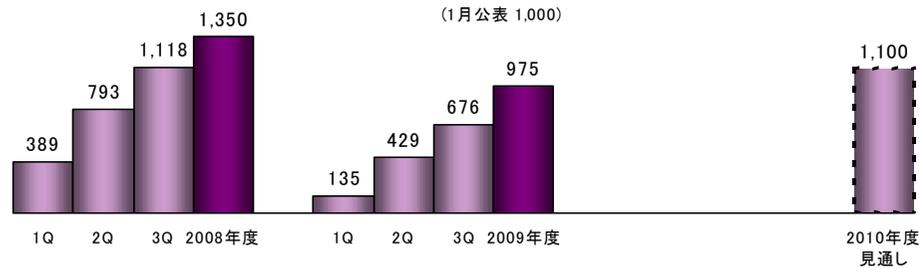
主要事業： 商社、建設機械 他

(億円/各期の数値は累計)

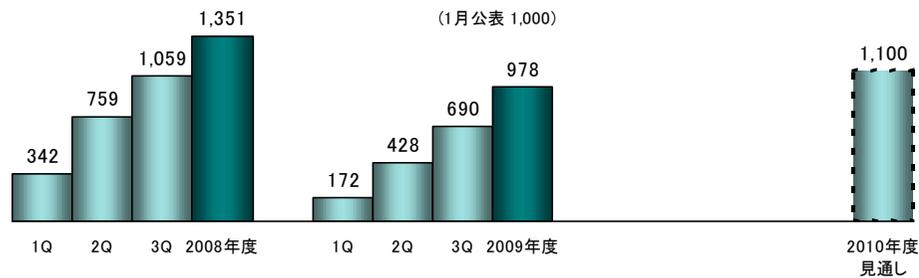
※ 2008年度は建設機械を含んだ数値

※ 枠内(再計算値)は2010年度からの新会計基準の考え方に基づき再計算した数値 → [17ページ参照](#)

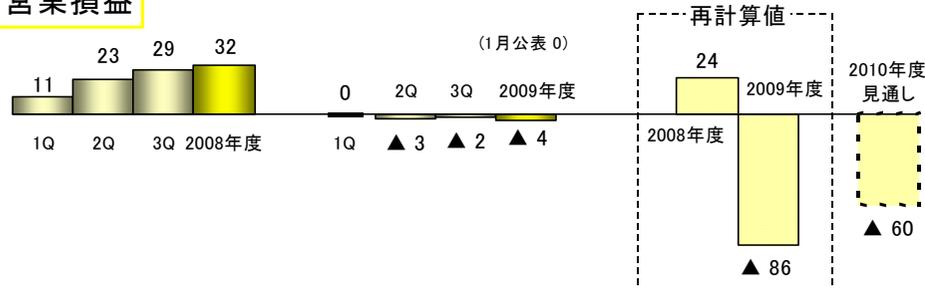
受注



売上



営業損益



◇ 参考
2010年度見通しの営業損失については、新会計基準適用による影響が大きい

財政状態およびキャッシュフロー

【財政状態】

(億円)

	2008年度末	2009年度末
総資産	13,997	13,524
自己資本 (自己資本比率)	2,904 (20.7%)	2,770 (20.4%)
有利子負債残高 (NET有利子負債)	3,892 (3,573)	4,289 (3,941)
NET D/Eレシオ	123%	142%

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)

	2008年度	2009年度
営業キャッシュフロー	▲412	301
投資キャッシュフロー	▲722	▲632
フリーキャッシュフロー	▲1,135	▲330
財務キャッシュフロー	1,076	359

Ⅱ. 2010年度通期業績見通し

連結受注高・売上高・損益見通し

(億円)

	2009年度 実績	2010年度 見通し	前期比
受注高	10,012	12,400	+2,387
売上高	11,734	12,800	+1,065
営業損益	▲13	320	+333
経常損益	142	320	+177
当期純損益	▲108	200	+308

【受注高】

プラント・環境などで減少が見込まれるものの、船舶、車両等で大幅な回復を見込む

【売上高】

船舶などで減収が見込まれるものの、モーターサイクル&エンジン、精密機械等の量産品部門で市場環境の緩やかな改善による増収を見込む

【損益】

二輪車の販売増加、および前期までに実施した事業構造改革の効果により、モーターサイクル&エンジンの大幅な改善を見込む

実績/前提 レート	ドル(¥/\$)	93	90
	ユーロ(¥/EUR)	130	125

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)為替影響度

1円の変動による影響額

(億円)

	営業利益	経常利益
ドル	19	12
ユーロ	3	3

セグメント別業績見通し

(億円)

	受注高		売上高		営業損益	
	2009年度 実績	2010年度 見通し	2009年度 実績	2010年度 見通し	2009年度 実績	2010年度 見通し
船舶	161	900	1,518	1,200	15	20
車両	662	1,300	1,500	1,450	87	80
航空宇宙	1,713	2,000	1,888	2,150	37	40
ガスタービン・機械	2,262	2,200	1,913	2,100	89	100
プラント・環境	1,356	1,200	1,075	1,100	79	60
モーターサイクル&エンジン	2,030	2,600	2,030	2,600	▲270	0
精密機械	849	1,100	827	1,100	34	80
その他	975	1,100	978	1,100	▲86	▲60
合計	10,012	12,400	11,734	12,800	▲13	320

※ 2009年度は、2010年度からの新事業区分および新会計基準の考え方に基づき再計算した数値

研究開発費・設備投資・期末従業員数

(億円・人)

	2008年度 実績	2009年度 実績	2010年度 見通し
研究開発費	382	380	405
設備投資	824	592	660
減価償却費	443	514	540
国内	24,311	24,396	24,600
海外	7,955	7,901	7,800
期末従業員数	32,266	32,297	32,400

(補足)セグメント情報開示の変更について

<事業区分並びに事業区分名称の変更>

2010年4月より社内管理区分を変更しており、事業区分並びに事業区分名称を以下のとおり変更している。

事業区分の変更

破碎機部門 : 「車両事業」から「プラント・環境事業」へ
ロボット部門 : 「汎用機事業」から「精密機械事業」へ

事業区分名称の変更

(旧)「汎用機事業」 ⇒ (新)「モーターサイクル&エンジン事業」
(旧)「油圧機器事業」 ⇒ (新)「精密機械事業」

<セグメント情報等の開示に関する新会計基準の適用>

従来の基準では、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について、開示上のみ一定の基準に基づき再配賦した上で事業別営業利益を計算していたが、2010年度からマネジメント・アプローチを採用した新基準が適用されることに伴い、当該費用の再配賦計算を行わないこととしている。

このため、比較の対象となる過年度の実績についても、新基準の考え方に基づき再計算し、本資料各ページに掲載している。

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。