

# 2011年度 決算説明資料

2012年4月26日  
川崎重工業株式会社

## I. 2011年度連結決算の概要

◇ 2011年度決算実績 サマリー	1
◇ 2011年度決算実績 セグメント別	2
◇ 前期比損益増減要因分析 ①	3
◇ 前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・損益見通し	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

## 2011年度決算実績 サマリー



(億円)

	2010年度 実績	2011年度		増 減	
		1月公表 <sup>※</sup>	実績	前期比	1月公表比
受注高	12,706	13,800	13,118	+412	▲682
売上高	12,269	13,300	13,037	+768	▲263
営業利益	426	500	574	+148	+74
経常利益	491	520	636	+144	+116
当期純利益	259	260	233	▲26	▲27

## 前期比

## 【受注高】

航空宇宙、ガスタービン・機械や精密機械での増加が、車両、船舶海洋等での減少を補い、全体では増加となった

## 【売上高】

精密機械、プラント・環境、航空宇宙等での増加が、ガスタービン・機械や船舶海洋での減少を補い、全体では増収となった

## 【利益】

・精密機械、プラント・環境、航空宇宙等の増収等による増益が、円高による損益悪化を補い、営業・経常利益は増益となった

・当期純利益については、法人税率引き下げに伴う繰延税金資産の一部取崩、および船舶海洋における減損損失計上があり、減益となった

売上加重 平均レート	ドル( ¥/\$ )	86
	ユーロ( ¥/EUR )	113

79
109

※ 1月公表の前提レート： ¥80/\$ ¥100/EUR

## 2011年度決算実績 セグメント別



(億円)

	受注高			売上高			営業損益		
	2010年度	2011年度	増減	2010年度	2011年度	増減	2010年度	2011年度	増減
船舶海洋	789	399	▲390	1,184	1,135	▲48	▲10	39	+49
車 両	1,871	660	▲1,210	1,311	1,326	+15	81	51	▲30
航空宇宙	2,067	3,272	+1,205	1,968	2,065	+97	30	78	+47
ガスタービン・機械	1,875	2,272	+396	2,026	1,946	▲80	95	77	▲17
プラント・環境	1,199	1,192	▲7	890	1,228	+337	82	141	+58
モーターサイクル&エンジン	2,344	2,352	+7	2,344	2,352	+7	▲49	▲29	+20
精密機械	1,489	1,745	+256	1,403	1,750	+347	223	266	+43
そ の 他	1,068	1,222	+153	1,140	1,232	+91	25	38	+12
調 整 額	—	—	—	—	—	—	▲53	▲88	▲35
合 計	12,706	13,118	+412	12,269	13,037	+768	426	574	+148

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

# 前期比損益増減要因分析 ①

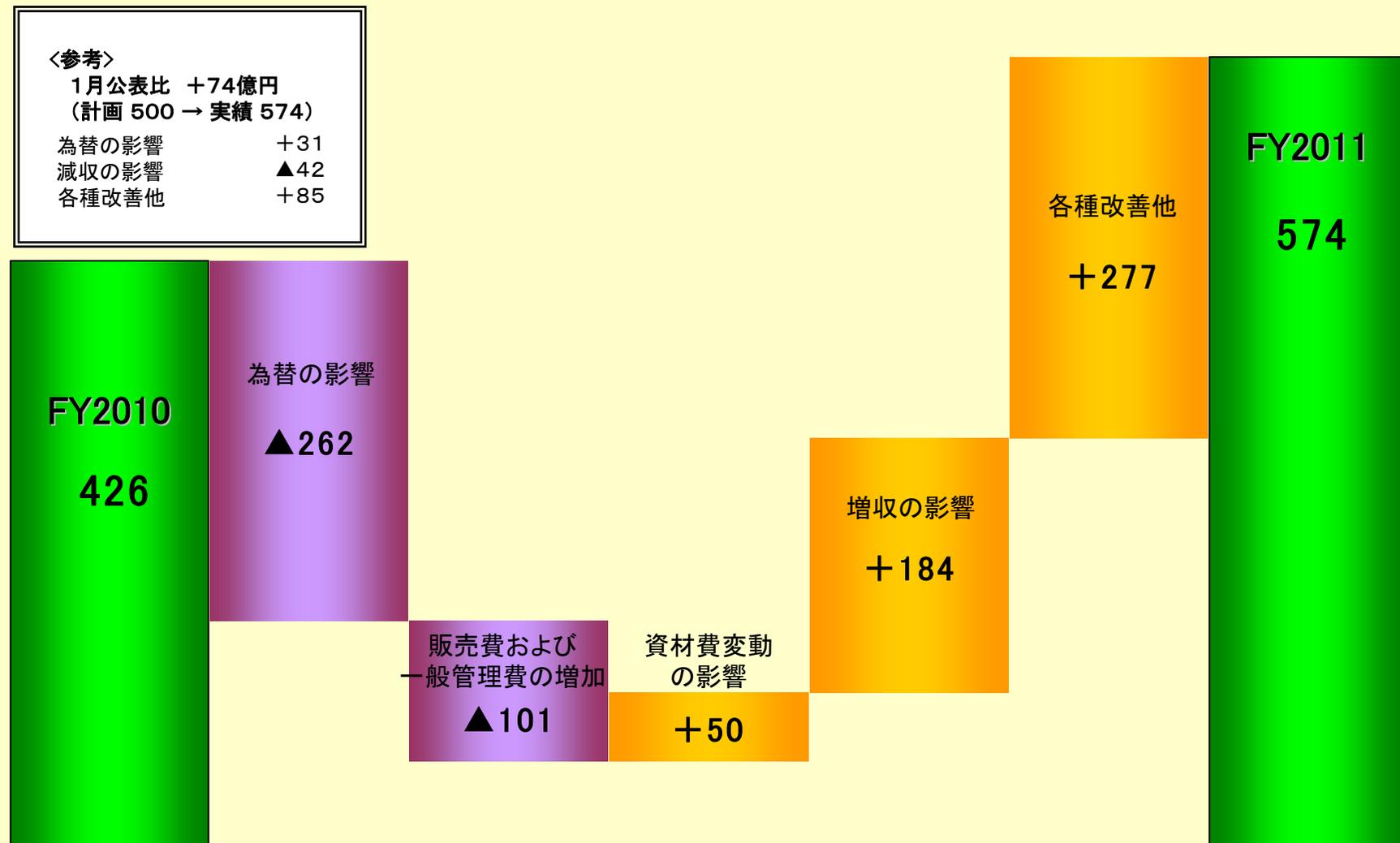


【営業利益】 前期比 +148億円 (2010年度 426億円 ⇒ 2011年度 574億円)

＜参考＞

1月公表比 +74億円  
(計画 500 → 実績 574)

為替の影響	+31
減収の影響	▲42
各種改善他	+85



## 前期比損益増減要因分析 ②

### 【営業外損益】 前期比 ▲3億円 (2010年度 65億円 ⇒ 2011年度 61億円)

・金融収支 (受取配当金を含む)	+ 4億円 ( ▲23億円 ⇒ ▲19億円 )
・持分法による投資利益	▲ 6億円 ( 92億円 ⇒ 85億円 )
・為替差損益	▲12億円 ( 14億円 ⇒ 2億円 )
・その他	+11億円 ( ▲18億円 ⇒ ▲ 6億円 )

### 【特別損益】 前期比 ▲43億円 (2010年度 ▲105億円 ⇒ 2011年度 ▲149億円)

・減損損失	▲49億円 ( <sup>※1</sup> ▲99億円 ⇒ <sup>※2</sup> ▲149億円 )
・関係会社貸倒引当金繰入額	+3億円 ( ▲3億円 ⇒ 0億円 )
・資産除去債務会計基準の 適用に伴う影響額	+2億円 ( ▲2億円 ⇒ 0億円 )

※1 モーターサイクル&エンジン事業等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

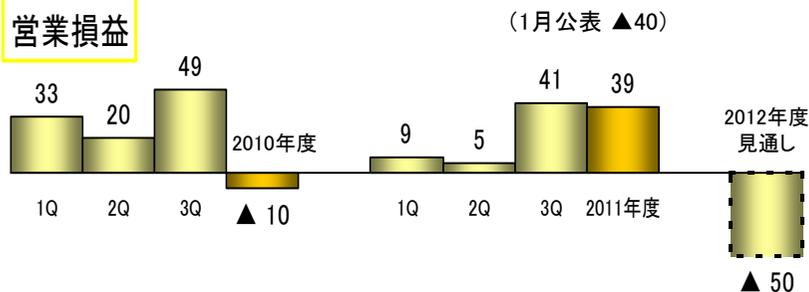
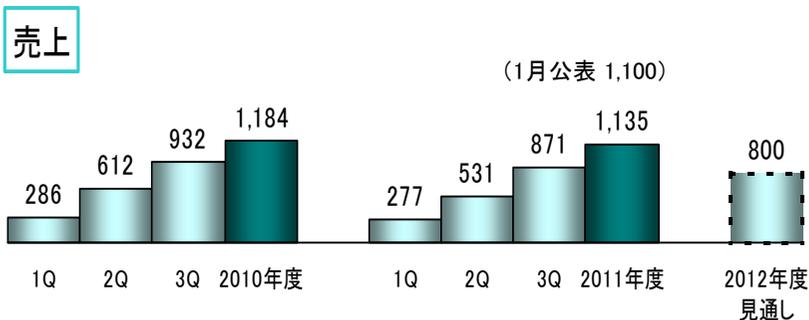
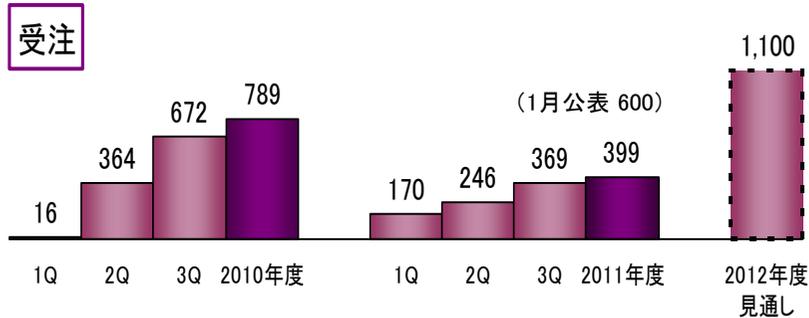
※2 船舶海洋事業等の一部の資産について、帳簿価額を回収可能価額まで減額した減損処理額

# 船舶海洋



主要製品： LNG船、LPG船、VLCC、バルクキャリア、潜水艦、オフショア関連製品

(億円/各期の数値は累計)



◇ **2011年度実績** (前期比)

受注 バルクキャリアなど8隻を受注したものの、潜水艦の受注のあった前期に比べ減少

売上 大型船の売上減少により全体では微減

営業損益 受注工事損失引当金繰入額の減少等により損益改善

＜新造船の受注・売上隻数＞ (隻)

	受注		売上	
	2010年度	2011年度	2010年度	2011年度
LNG船			3(2)	2(1)
小型LNG船		1	1(1)	2(1)
LPG船		1	4(2)	2(1)
VLCC				
バルクキャリア	11	6	23(13)	25(14)
潜水艦	1		2(2)	2(1)
合計	12	8	33(20)	33(18)

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損益悪化

＜参考＞ 中国での合弁事業について

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。(持分法適用会社) 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DACOS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、DACOS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DACOS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。  
 当社は中国拠点で成長センターと位置づけ、事業規模の拡大と収益性の維持向上を目指して国内拠点との協業体制の深化を図り、各種船舶の建造に積極的に取り組んでいく。

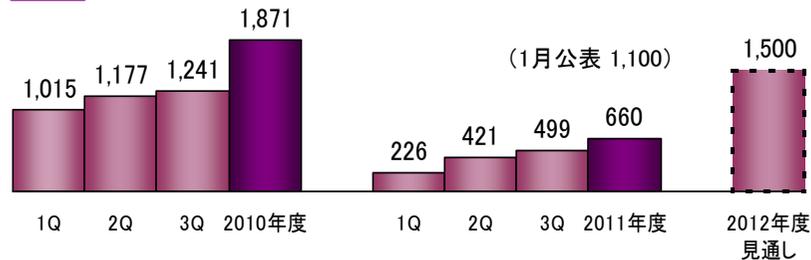
# 車 両



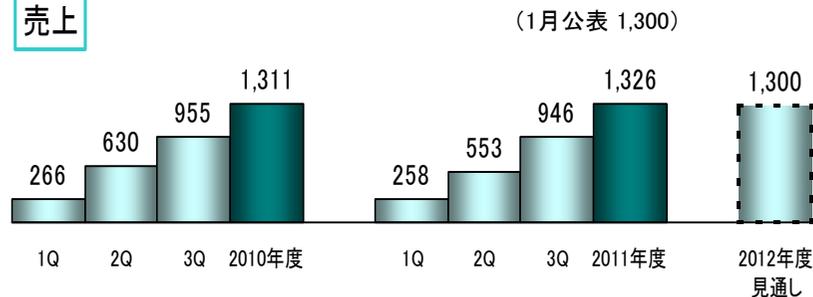
主要製品：各種電車(新幹線含む)、機関車、客車、ホームドア、ギガセル(二次電池)

(億円/各期の数値は累計)

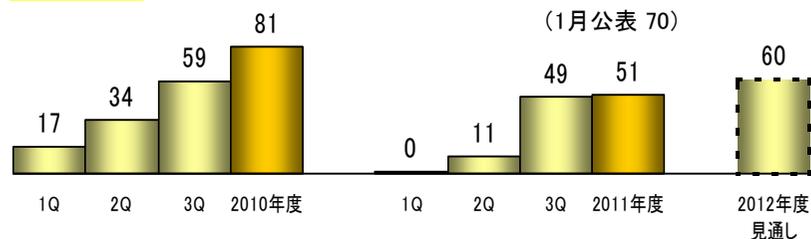
## 受注



## 売上



## 営業利益



### ◇ 2011年度実績 (前期比)

**受注** 前期に海外向け大口案件があったことに加え、受注を予定していた案件の期ずれ等により減少

**売上** 国内向け鉄道車両の減少はあったものの、海外向け鉄道車両の増加等により、前期並みを維持

**営業利益** 円高の影響および受注工事損失引当金の計上等により減益

### ◇ 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製品(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：

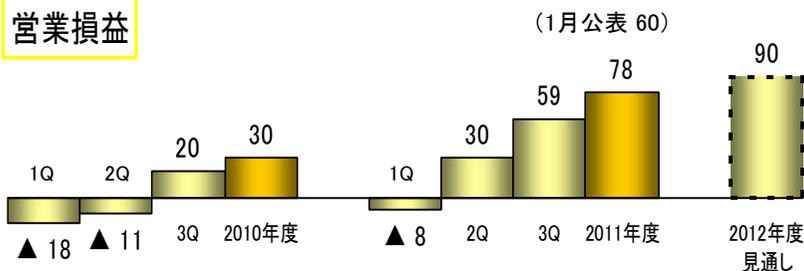
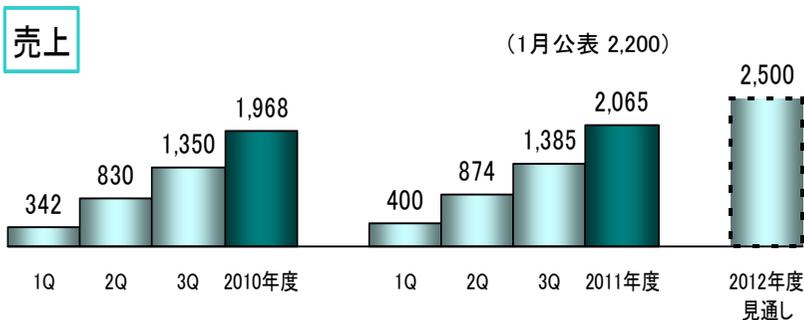
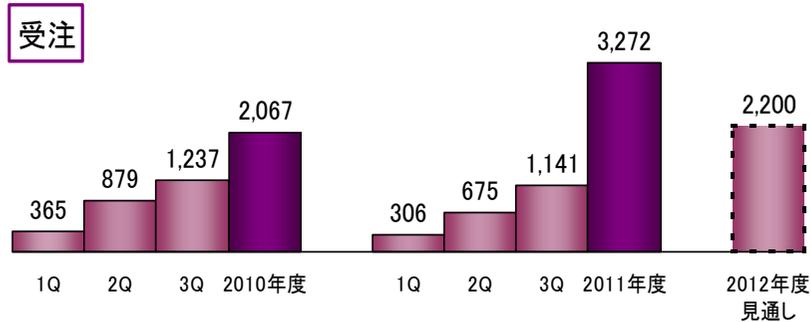
- ・アジア各都市で都市交通建設・拡充計画、インド等での高速鉄道計画があり活動中。
- ・台中市都市交通システム  
他社とのコンソーシアムにより、車両36両およびシステムを一括受注(2011年3月)。当社はコンソーシアムリーダーとして、プロジェクトマネジメントおよびシステムインテグレーションを担当すると共に、車両のほか、車両基地設備の供給を行う。
- ・インド西回廊(デリー～ムンバイ)にて、貨物専用新線敷設の計画あり(円借款案件)。電気機関車、保守基地設備等の受注を目指して活動中。

## 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)



◇ **2011年度実績** (前期比)

受注 C-2輸送機の初回量産契約等、防需案件を中心に増加

売上 ボーイング社向け777・787航空機分担製造品等の売上増加

営業損益 円高の影響はあるものの、増収およびコスト削減等により増益

<民需分担製造品の売上機数> (機)

	2010年度	2011年度
Boeing 777	64	83
Boeing 767	16	25
Boeing 787	22	29
Embraer170/175	14	19
Embraer190/195	91	98

◇ **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航空機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2010年度後半より7機に増加、2012年度中には8.3機まで増加する見込み。

**ボーイング787**

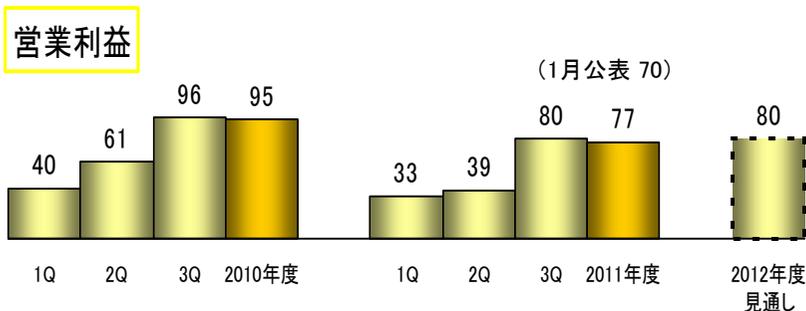
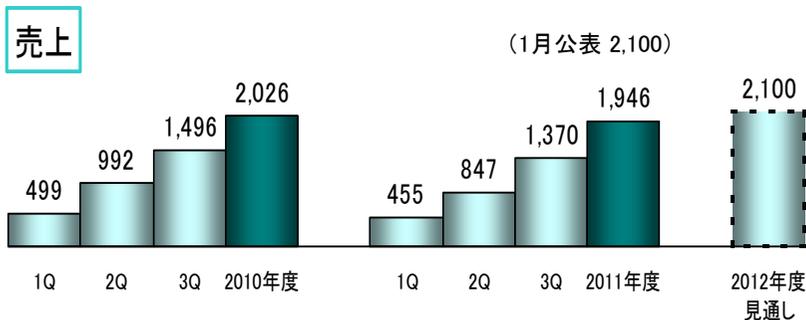
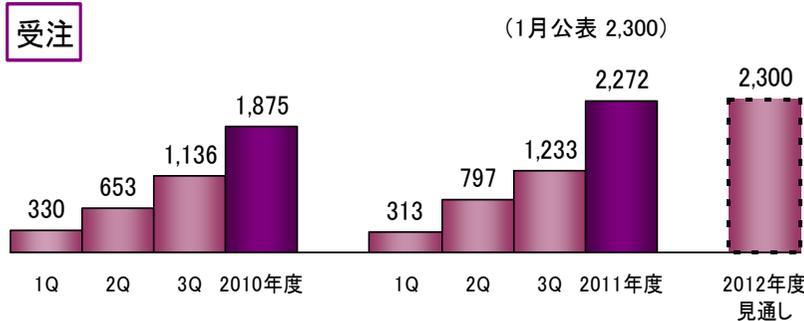
2011年9月にボーイング社からエアラインへの引渡しが行われ、11月1日より定期運航が開始された。当社は、名古屋第一工場にて今後本格化する増産のための体制を整備している。

# 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)



◇ **2011年度実績** (前期比)

**受注** 航空エンジン分担製造品の増加およびガスエンジン発電所建設工事の受注等により増加  
**売上** 船用ディーゼル主機関やガス圧縮機設備等の売上減少  
**営業利益** 減収および円高の影響等により減益

◇ **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(※)	RRSP方式(※)
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**

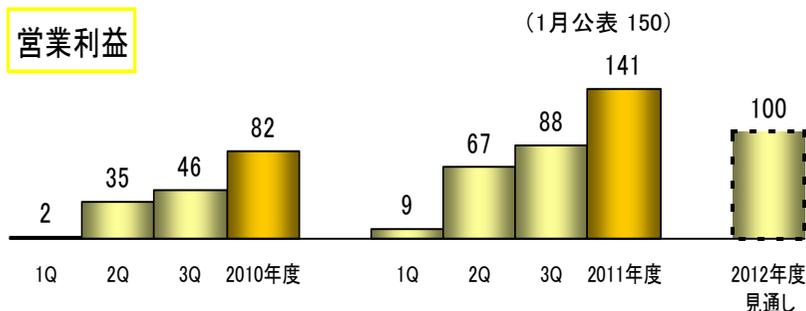
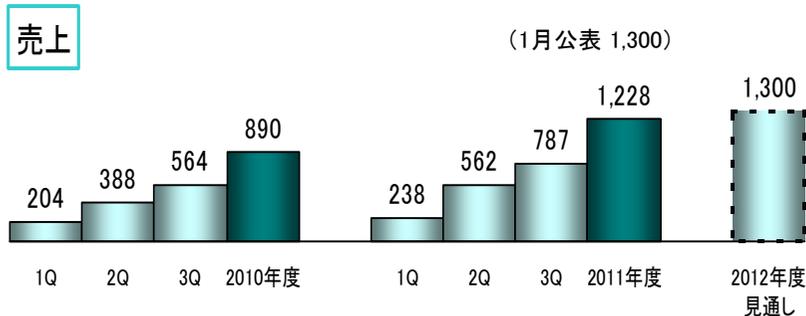
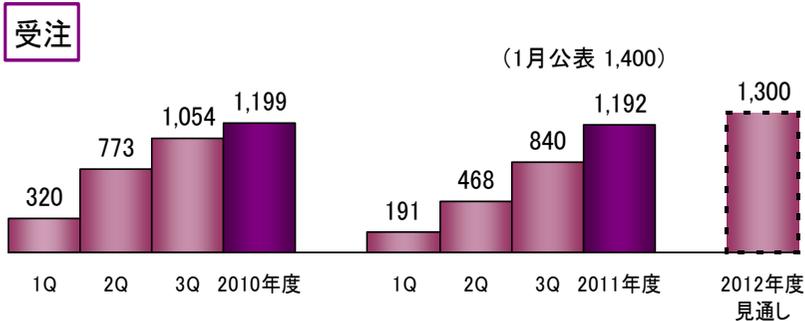
2011年12月に世界初の炭坑通気メタン(VAM) 焚きガスタービン発電装置、および2012年2月に30MW級の純国産高効率ガスタービン「L30A」の開発を完了した。当社は今後とも、国内および欧州、米州、アジアの各拠点を活用し、国内外市場においてガスタービン事業を積極的に展開していく。  
 また、2011年9月に受注したグリーンガスエンジン14基からなる発電容量11万kWのガスエンジン発電所は現在建設中であり、2012年夏に稼働の予定である。

# 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、都市ごみ焼却施設、掘削機、破砕機

(億円/各期の数値は累計)



## ◇ 2011年度実績 (前期比)

受注 国内向けごみ焼却プラント等の受注により前期並みを維持

売上 海外向け各種プラントの売上増加

営業利益 増収および工事の順調な進捗に伴う収益性改善等により増益

## ◇ 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により減益

## <参考> Floating LNG(浮体式海洋天然ガス液化プラント)用ボイラの受注について

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。

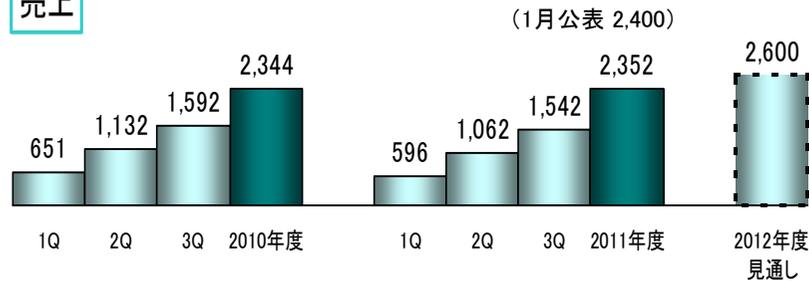
# モーターサイクル&エンジン



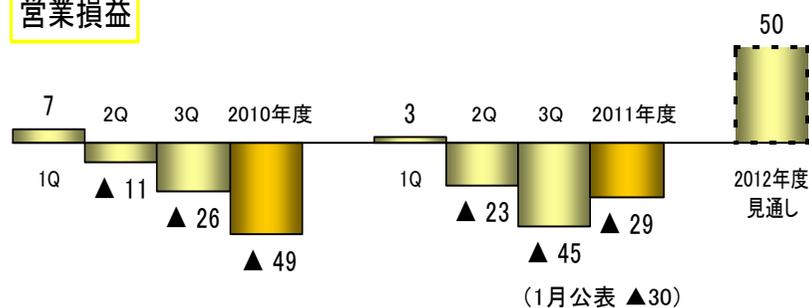
主要製品： 二輪車、四輪バギー車(ATV)、多用途四輪車、パーソナルウォータークラフト、汎用エンジン

(億円/各期の数値は累計)

## 売上



## 営業損益



### ◇ 2011年度実績 (前期比)

**売上** 円高の影響等により先進国向け二輪車の販売減はあったものの、新興国向け二輪車の販売増等により前期並みを維持  
**営業損益** タイ洪水や円高の影響等はあったものの、新興国での販売増および固定費削減の効果等により損益改善

### ◇ 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損益改善

### <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。(2011年のインドネシアオートバイ市場は前年比12万台増の64万台、当社販売は同1.7万台増の8.3万台となった。)

<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)

	2010年度実績		2011年度実績		2012年度見通し	
	台数	金額	台数	金額	台数	金額
国内	14	113	14	121	13	118
北米(カナダ含む)	118(67)	785	121(69)	780	124(77)	765
欧州	67	477	57	422	61	452
新興国等	272	610	309	710	375	885
合計	471	1,985	501	2,033	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。

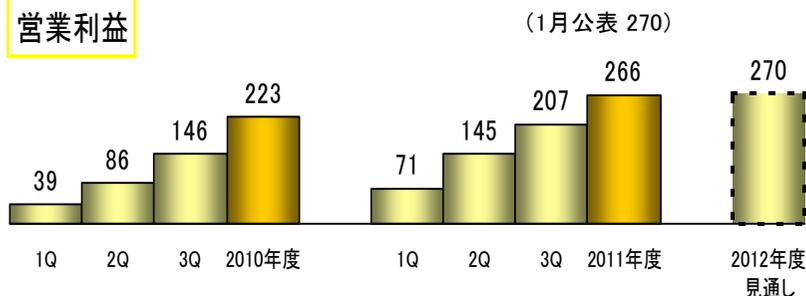
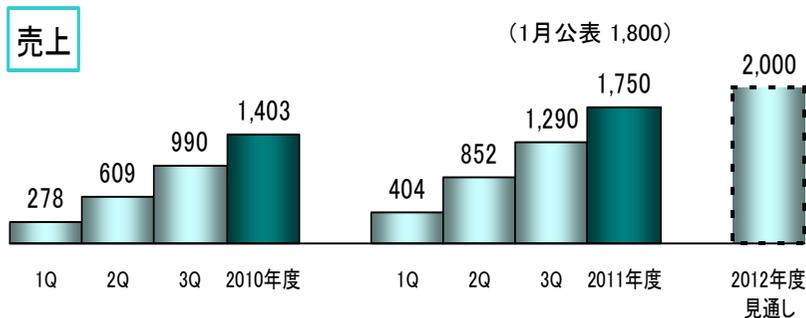
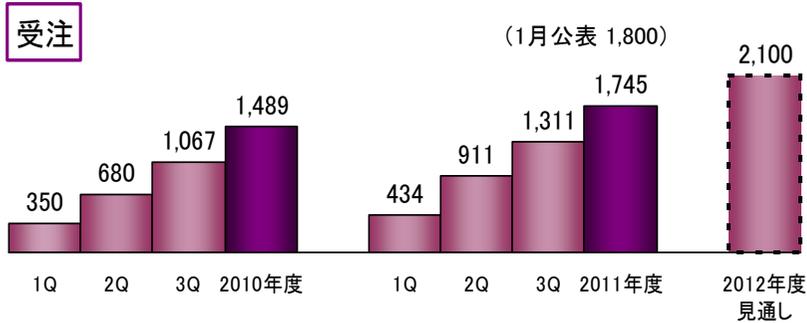
注2) 括弧内は二輪車分を示す。(内数)

# 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)



## ◇ 2011年度実績 (前期比)

受注 新興国での建設機械向け油圧機器の増加  
 売上 建設機械向け油圧機器および塗装用ロボットの売上増加  
 営業利益 建設機械向け油圧機器の販売増等により増益

## ◇ 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の需要回復および各種産業用ロボットの需要増により増加  
 営業利益 設備投資に伴う固定費の増加はあるものの、増収等により前期並みを維持

## <参考> 新興国での事業展開について

中国における建設機械向け油圧機器の需要増加に対応すべく、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。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月より操業を開始すると同時に、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。

その後も中国での油圧機器需要は増加を続け、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するなど、中国市場における当社グループのプレゼンスは一層高まっている。

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)

	2010年度末	2011年度末
総資産	13,542	13,621
自己資本 (自己資本比率)	2,890 (21.3%)	3,060 (22.4%)
有利子負債残高 (NET有利子負債)	4,291 (3,819)	4,071 (3,728)
NET D/Eレシオ	132%	121%

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)

	2010年度	2011年度
営業キャッシュフロー	819	847
投資キャッシュフロー	▲529	▲659
フリーキャッシュフロー	289	187
財務キャッシュフロー	▲188	▲268

# 連結受注高・売上高・損益見通し



(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	105

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	35	17
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



(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



(億円・人)

	2010年度 実績	2011年度 実績	2012年度 見通し
研究開発費	370	399	450
設備投資	553	639	790
減価償却費	503	488	540
国内	24,511	24,770	25,500
海外	8,195	8,497	9,200
期末従業員数	32,706	33,267	34,700

# 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。