

2011年度第3四半期 決算説明資料

2012年1月31日
川崎重工業株式会社

I. 2011年度第3四半期連結決算の概要

◇ 第3四半期決算実績サマリー	1
◇ 前年同期比損益増減要因分析 ①	2
◇ 前年同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. 2011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

I. 2011年度第3四半期連結決算の概要

第3四半期決算実績サマリー



(億円)

	2010年度 3Q累計	2011年度 3Q累計	増 減
受 注 高	8,740	7,821	▲919
売 上 高	8,705	9,063	+357
営業利益	387	472	+85
経常利益	452	581	+128
四半期純利益	281	336	+55

売上加重 平均レート	ドル(¥/\$)	88	79
	ユーロ(¥/EUR)	115	112

前年同期比

【受注高】

ガスタービン・機械や精密機械で増加したものの、車両、船舶海洋、プラント・環境で減少したこと等により、全体では減少となった

【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、船舶海洋、モーターサイクル&エンジン等での減少を補い、全体では増収となった

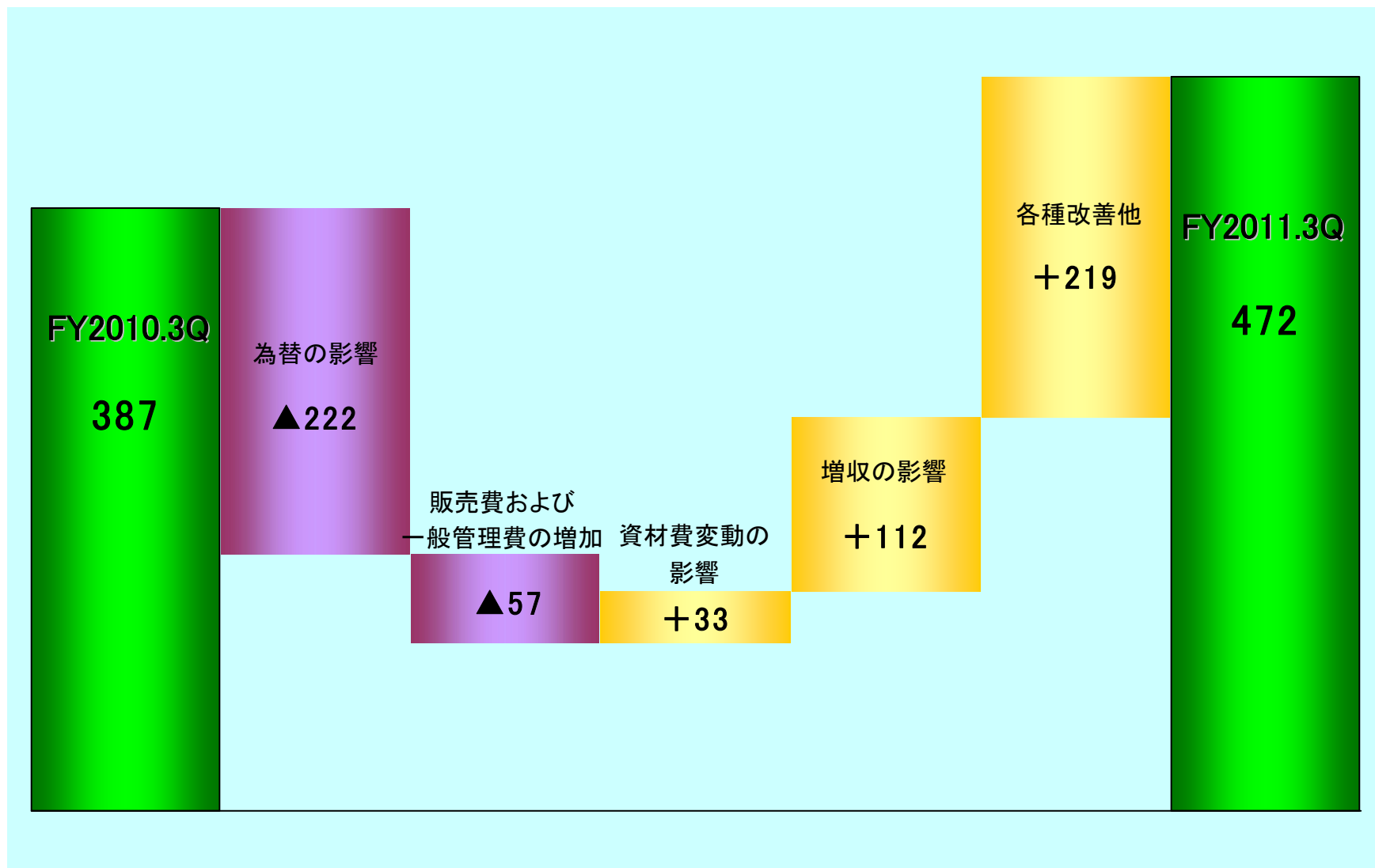
【損益】

精密機械、プラント・環境、航空宇宙等の増収等に伴う収益改善が、円高による損益悪化を十分に補い、全体では増益となった

前年同期比損益増減要因分析 ①



【営業利益】 前年同期比 +85億円 (2010.3Q累計 387億円 ⇒ 2011.3Q累計 472億円)



前年同期比損益増減要因分析 ②



【営業外損益】 前年同期比 +43億円 (2010.3Q累計 64億円 ⇒ 2011.3Q累計 108億円)

・金融収支 (受取配当金を含む)	+2億円 (▲16億円 ⇒ ▲14億円)
・持分法による投資利益	0億円 (70億円 ⇒ 71億円)
・為替差損益	+21億円 (5億円 ⇒ 27億円)
・その他	+19億円 (5億円 ⇒ 24億円)

【特別損益】 前年同期比 ▲3億円 (2010.3Q累計 ▲5億円 ⇒ 2011.3Q累計 ▲9億円)

・減損損失	▲9億円 (0億円 ⇒ ▲9億円) [※]
・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)
・関係会社貸倒引当金繰入額	+2億円 (▲2億円 ⇒ 0億円)

※ 一部の遊休資産等について、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



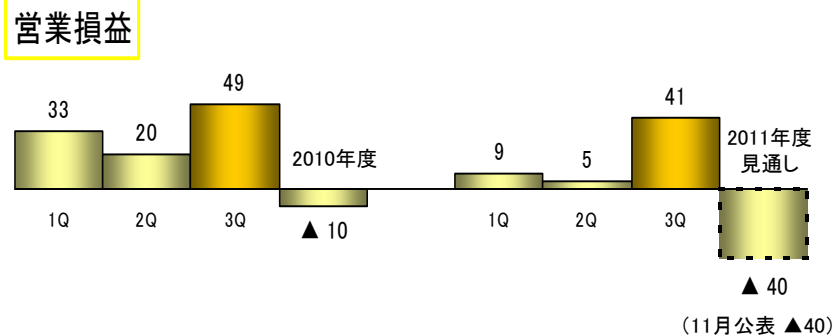
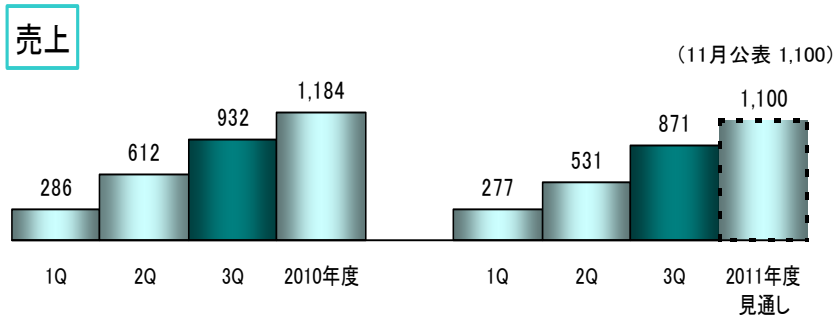
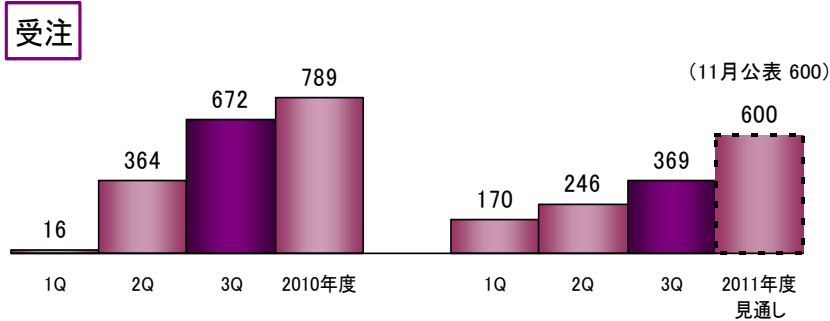
(億円)

	受注高			売上高			営業損益		
	2010年度 3Q累計	2011年度 3Q累計	増減	2010年度 3Q累計	2011年度 3Q累計	増減	2010年度 3Q累計	2011年度 3Q累計	増減
船舶海洋	672	369	▲303	932	871	▲61	49	41	▲8
車 両	1,241	499	▲742	955	946	▲9	59	49	▲10
航空宇宙	1,237	1,141	▲95	1,350	1,385	+35	20	59	+38
ガスタービン・機械	1,136	1,233	+96	1,496	1,370	▲125	96	80	▲16
プラント・環境	1,054	840	▲213	564	787	+222	46	88	+41
モーターサイクル&エンジン	1,592	1,542	▲49	1,592	1,542	▲49	▲26	▲45	▲19
精密機械	1,067	1,311	+244	990	1,290	+300	146	207	+60
そ の 他	738	882	+143	822	867	+44	16	33	+16
調 整 額	—	—	—	—	—	—	▲23	▲40	▲17
合 計	8,740	7,821	▲919	8,705	9,063	+357	387	472	+85

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

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)



◇ **当第3四半期実績** (前年同期比)

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年同期に比べ減少

売上 大型船の売上減少

営業損益 減収に加え、円高や鋼材価格の上昇等により減益

<新造船の受注・売上隻数> (隻)

	受注(3Q累計)		売上(3Q累計)	
	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(3)	2(1)
VLCC				
バルクキャリア	10	6	22(16)	21(14)
潜水艦	1		2(2)	2(2)
合計	11	8	32(24)	29(19)

注) 括弧内は進行基準売上(内数)

◇ **2011年度見通し** (11月公表比)

受注・売上 前回公表時から大きな変動はなく、見通しを据え置き

営業損益 円高の影響はあるものの、コスト改善の進捗および資機材価格の下落等により、見通しを据え置き

<参考> 中国での合併事業について

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、その親会社として当社も支援を行っているDACOS(2007年7月設立)では、2011年9月に1番船を引き渡した。今後とも当社・COSCO両グループの緊密な連携の下、さらなる事業規模拡大と収益力強化に取り組む。

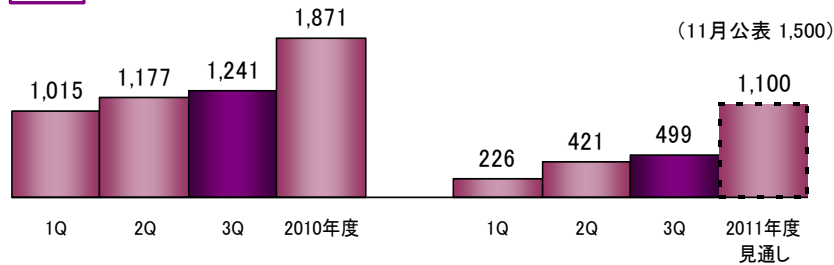
車 両



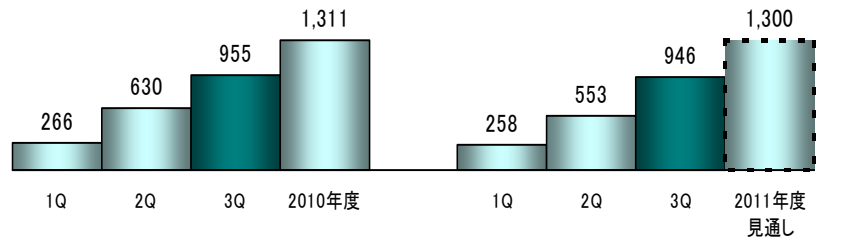
主要製品：各種電車(新幹線含む)、機関車、客車、ホームドア、ギガセル(二次電池)

(億円/各期の数値は累計)

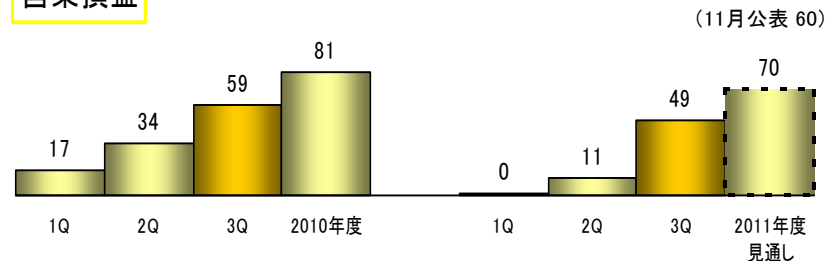
受注



売上



営業損益



◇ 当第3四半期実績 (前年同期比)

受注 海外向け大口案件のあった前年同期に比べ減少

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、前年同期並みを維持

営業損益 円高の影響等により減益

◇ 2011年度見通し (11月公表比)

受注 国内外鉄道車両案件の期ずれの影響等により、見通しを引き下げ

売上 前回公表時から大きな変動はなく、見通しを据え置き

営業損益 円高の影響はあるものの、コスト改善等により、見通しを引き上げ

<参考> 海外新規プロジェクトへの取組状況について

北米：

- ・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[®]、K-Star Express[®])でラインナップを拡充

高速鉄道：

- ・海外市場の要求に対応できる最高時速350km級の新型高速鉄道車両(efSET[®])を自社開発、基本設計は2009年度に終了
- ・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
- ・インド、ベトナム等で計画あり、活動中

アジア地域のE&M：

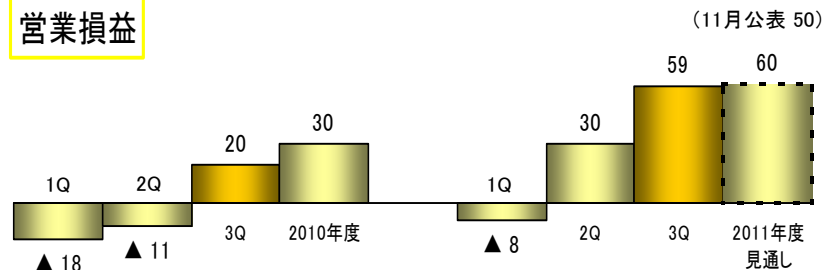
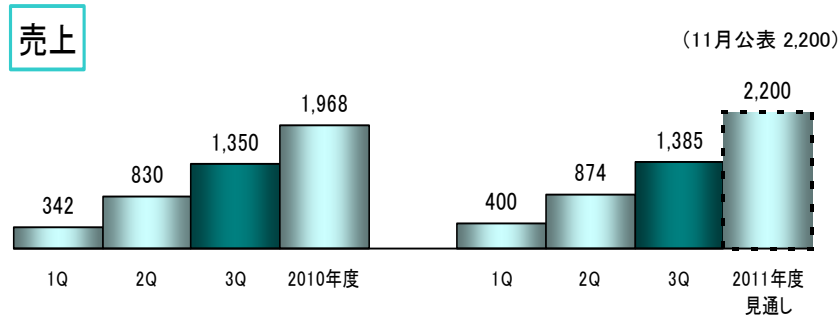
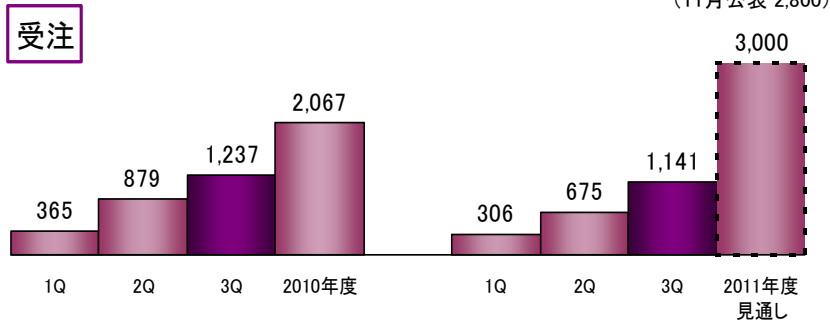
- ・台中市都市交通システム
- 他社とのコンソーシアムにより、車両36両およびシステムを一括受注(2011年3月)。
- 当社はコンソーシアムリーダーとして、プロジェクトマネジメントおよびシステムインテグレーションを担当すると共に、車両のほか、車両基地設備の供給を行う。

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3四半期実績 (前年同期比)

受注 防需案件の減少
 売上 ボーイング社向けB777分担製造品等の増加
 営業損益 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 3Q累計	2011年度 3Q累計
B777	47	63
B767	10	19
B787	18	18
Embraer170/175	11	10
Embraer190/195	64	73

◇ 2011年度見通し (11月公表比)

受注 防需案件の増加等により、見通しを引き上げ
 売上 前回公表時から大きな変動はなく、見通しを据え置き
 営業損益 円高の影響はあるものの、民需航空機分担製造品のコスト改善等により、見通しを引き上げ

<参考> 主要プロジェクトの状況について

防需航空機分野：

次期輸送機(XC-2)試作2号機は、当社岐阜工場において製造し、2011年3月29日、同工場において防衛省に納入。今後、量産化の実現に向け取り組んでいく。

民需航空機分野：

B777-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。

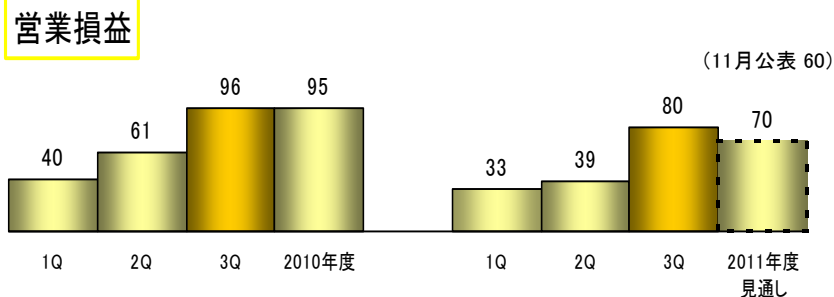
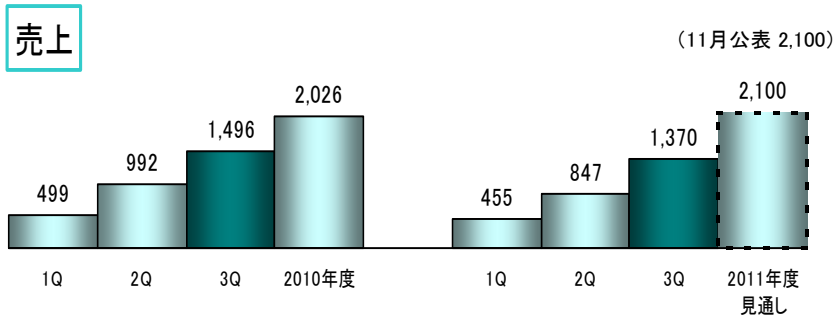
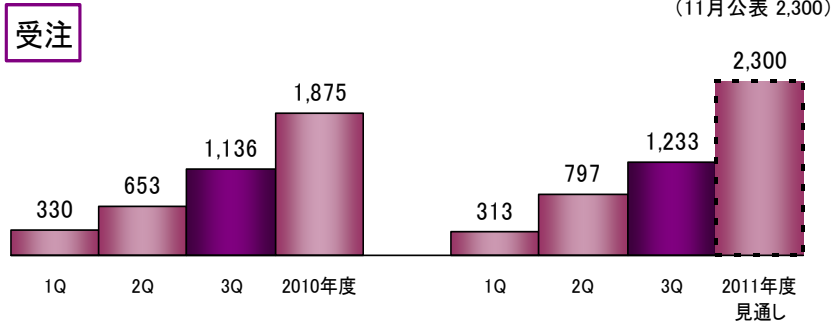
B787-2011年9月にボーイング社からエアラインへの引渡しが行われ、11月1日より定期運航が開始された。当社は、名古屋第一工場にて今後本格化する増産のための体制を整備している。

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)



◇ 当第3四半期実績 (前年同期比)

受注 ガスエンジン発電所建設工事の受注等により増加
 売上 ガス圧縮機設備や防需案件等の減少
 営業損益 減収等により減益

◇ 2011年度見通し (11月公表比)

受注・売上 前回公表時から大きな変動はなく、見通しを据え置き
 営業損益 円高の影響はあるものの、コスト改善等により、見通しを引き上げ

<参考>

ガスタービン部門：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	B787	A350	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

(※) Risk & Revenue Sharing Partner方式

機械部門：ガスエンジン

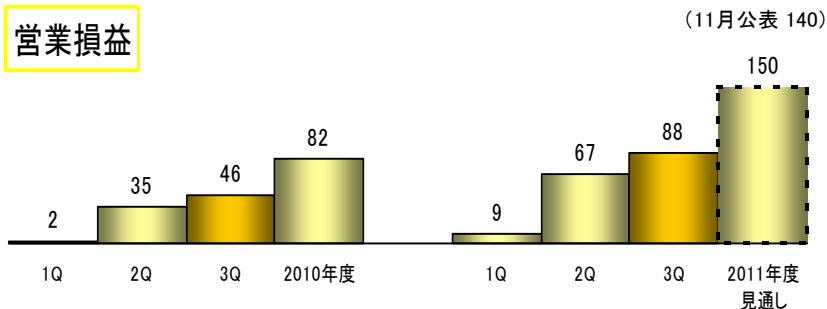
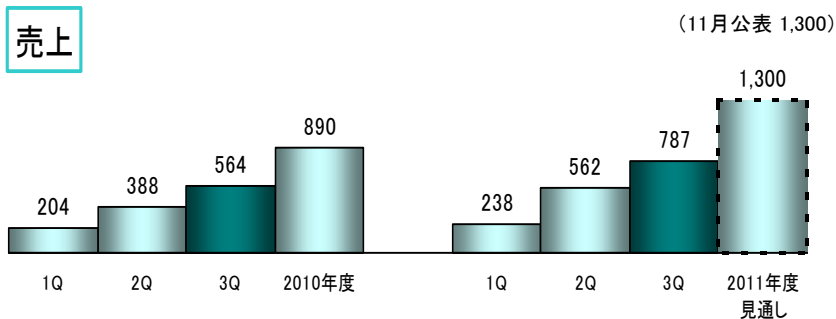
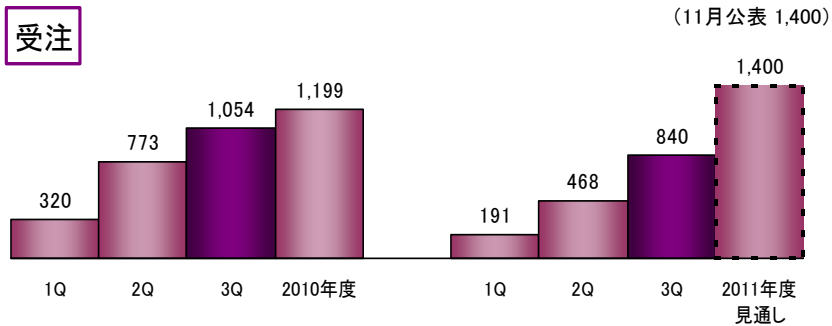
2011年9月、自社開発した世界最高の発電効率49%を誇るグリーンガスエンジン14基からなる発電容量11万kWのガスエンジン発電所建設工事を受注した。

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)



◇ **当第3四半期実績** (前年同期比)

受注 国内向けプラント等の減少
 売上 海外向け各種プラントの増加等
 営業損益 増収等により増益

◇ **2011年度見通し** (11月公表比)

受注・売上 前回公表時から大きな変動はなく、見通しを据え置き
 営業損益 既受注案件の順調な進捗に伴う収益性改善により、見通しを引き上げ

＜参考＞ **中国での合併事業について**

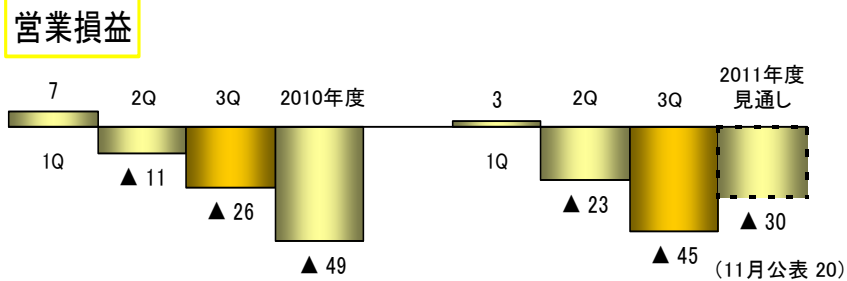
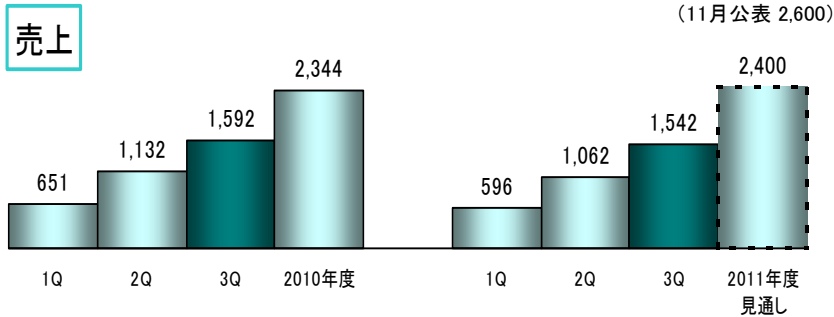
2006年より中国セメント業界最大手のCONCHセメントと合併事業を開始。現在までに3つの合併企業を設立し、中国におけるセメント排熱発電設備・セメント製造設備の一貫体制を確立、2011年5月には、安徽海螺川崎装備製造有限公司において、セメント製造設備の新工場建設を決定した。今後はパートナーシップをより深化し、新事業としてセメントプラントとごみ処理技術・汚泥処理技術を融合したゼロエミッションエコタウンシステム(ZEET)等の開発・普及に取り組み、地球環境保全の新たなビジネスモデルを構築する。

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)



◇ **当第3四半期実績** (前年同期比)

売上 新興国での販売増はあったものの、先進国における二輪車の販売減および円高の影響等により減収

営業損益 減収および円高の影響等により損失拡大

◇ **2011年度見通し** (11月公表比)

売上・営業損益 タイ洪水の影響等により、見通しを引き下げ

<参考> **新興国市場での事業展開について**

当社は1974年にフィリピンに生産・販売会社を設立以来、インドネシア、タイ、ブラジルの現地法人にて二輪車を生産・販売。新興国市場ではオートバイ市場が伸張、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ことから、これらの市場での事業基盤の拡大・強化を図る。インドでは2010年に二輪車の輸入・販売現地法人を設立し市場の開拓に着手。

<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				2011年度			
	3Q累計		通期		3Q累計		通期見通し	
	台数	金額	台数	金額	台数	金額	台数	金額
国内	10	82	14	113	10	91	14	120
北米(カナダ含む)	73(37)	532	118(67)	785	69(38)	442	128(75)	785
欧州	43	300	67	477	31	262	58	432
新興国等	195	438	272	610	234	535	317	693
合計	321	1,352	471	1,985	344	1,330	517	2,030

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。

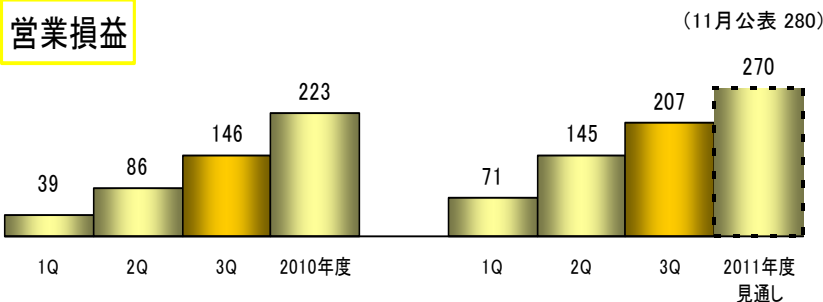
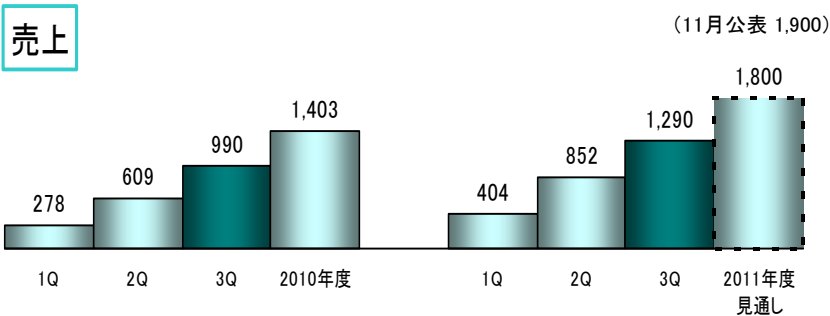
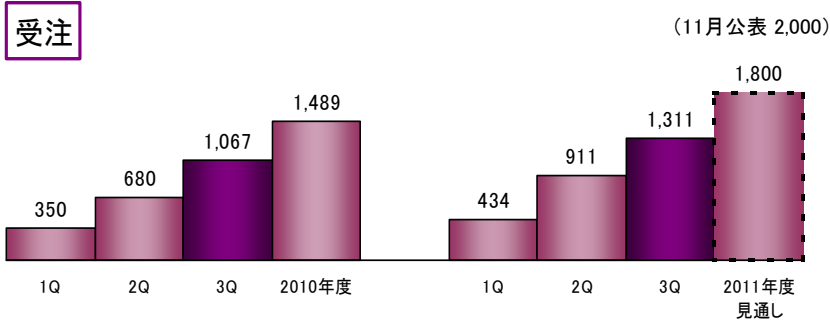
注2)括弧内は二輪車分を示す。(内数)

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)



◇ **当第3四半期実績** (前年同期比)

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
 営業損益 増収等により増益

◇ **2011年度見通し** (11月公表比)

受注・売上 新興国での建設機械向け油圧機器の需要が低調である影響等を織り込み、見通しを引き下げ
 営業損益 売上減の影響により、見通しを引き下げ

＜参考＞ **中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るべく、2006年8月から蘇州の現地法人で油圧機器の生産を開始。また2010年4月からは中国企業と合併で浙江省でも油圧機器の生産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。
 中長期的には今後も成長が見込める中国市場において、当社グループのプレゼンスをさらに高めるべく、西神戸工場の生産設備の増強を行うとともに蘇州における新工場の稼働、浙江省での合併工場拡張、上海でのアフターサービス拠点の設立等、事業の一層の拡大・深化に向けて、グループ全体で取り組んでいる。

財政状態およびキャッシュフロー



【財政状態】

(億円)

	2010年度 4Q末	2011年度 3Q末
総資産	13,542	14,044
自己資本 (自己資本比率)	2,890 (21.3%)	3,097 (22.0%)
有利子負債残高 (NET有利子負債)	4,291 (3,819)	4,916 (4,557)
NET D/Eレシオ	132%	147%

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 3Q累計	2011年度 3Q累計
営業キャッシュフロー	▲335	▲161
投資キャッシュフロー	▲415	▲514
フリーキャッシュフロー	▲750	▲675
財務キャッシュフロー	780	612

Ⅱ. 2011年度通期業績見通し

連結受注高・売上高・損益見通し



(億円)

	2010年度	2011年度見通し		増 減	
	実績	11月公表	今回公表	前年度比	11月公表比
受注高	12,706	14,300	13,800	+1,094	▲500
売上高	12,269	13,600	13,300	+1,031	▲300
営業利益	426	500	500	+74	0
経常利益	491	520	520	+29	0
当期純利益	259	320	260	+1	▲60

11月公表比

【受注高】

航空宇宙での増加を見込むものの、車両や精密機械等での減少を織り込み、見通しを引き下げ

【売上高】

タイ洪水の影響等によるモーターサイクル&エンジンにおける減収、および新興国での建設機械向け油圧機器の需要減による精密機械での減少を織り込み、見通しを引き下げ

【損益】

・減収および円高の影響等はあるものの、各事業での固定費の圧縮・生産性の向上等、経営全般にわたる収益改善策を引き続き推進することにより、営業・経常利益見通しを据え置き

・ただし、当期純利益のみ、法人税率の引き下げに伴う繰延税金資産の一部取崩の影響により、見通しを引き下げ

実績/前提 レート	ドル(¥/\$)	86	80	80
	ユーロ(¥/EUR)	113	110	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	20(23)	15(20)
ユーロ	1(2)	0(1)

※括弧内は11月公表時

セグメント別業績見通し



(億円)

	受注高			売上高			営業損益		
	2010年度	2011年度見通し		2010年度	2011年度見通し		2010年度	2011年度見通し	
	実績	11月公表	今回公表	実績	11月公表	今回公表	実績	11月公表	今回公表
船舶海洋	789	600	600	1,184	1,100	1,100	▲10	▲40	▲40
車 両	1,871	1,500	1,100	1,311	1,300	1,300	81	60	70
航空宇宙	2,067	2,800	3,000	1,968	2,200	2,200	30	50	60
ガスタービン・機械	1,875	2,300	2,300	2,026	2,100	2,100	95	60	70
プラント・環境	1,199	1,400	1,400	890	1,300	1,300	82	140	150
モーターサイクル&エンジン	2,344	2,600	2,400	2,344	2,600	2,400	▲49	20	▲30
精密機械	1,489	2,000	1,800	1,403	1,900	1,800	223	280	270
そ の 他	1,068	1,100	1,200	1,140	1,100	1,100	25	20	30
調 整 額	—	—	—	—	—	—	▲53	▲90	▲80
合 計	12,706	14,300	13,800	12,269	13,600	13,300	426	500	500

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 見通し	増 減
研究開発費	370	444	+74
設備投資	553	880	+327
減価償却費	503	510	+7
国内	24,511	25,000	+489
海外	8,195	8,900	+705
期末従業員数	32,706	33,900	+1,194

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。