

2010年度 決算説明資料

2011年4月28日
川崎重工業株式会社

I. 2010年度連結決算の概要

◇ 2010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
(補足)セグメント情報開示の変更について	16

I . 2010年度連結決算の概要

2010年度決算実績サマリー



(億円)

	2009年度	2010年度		増 減	
	実績	1月公表	実績	前期比	1月公表比
受 注 高	10,012	13,400	12,706	+2,693	▲694
売 上 高	11,734	12,800	12,269	+534	▲531
営業損益	▲13	400	426	+439	+26
経常損益	142	460	491	+348	+31
当期純損益	▲108	290	259	+368	▲31

前期比

【受注高】

車両において大口受注があったこと等により、全体でも大幅な増加となった

【売上高】

精密機械において新興国向け建設機械用油圧機器が大幅に増加したこと等により、全体でも増収となった

【損益】

円高の影響はあったものの、精密機械での増収や、モーターサイクル&エンジンでの増収および固定費削減等の各種収益改善策の効果等により、全体でも大幅な改善となった

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

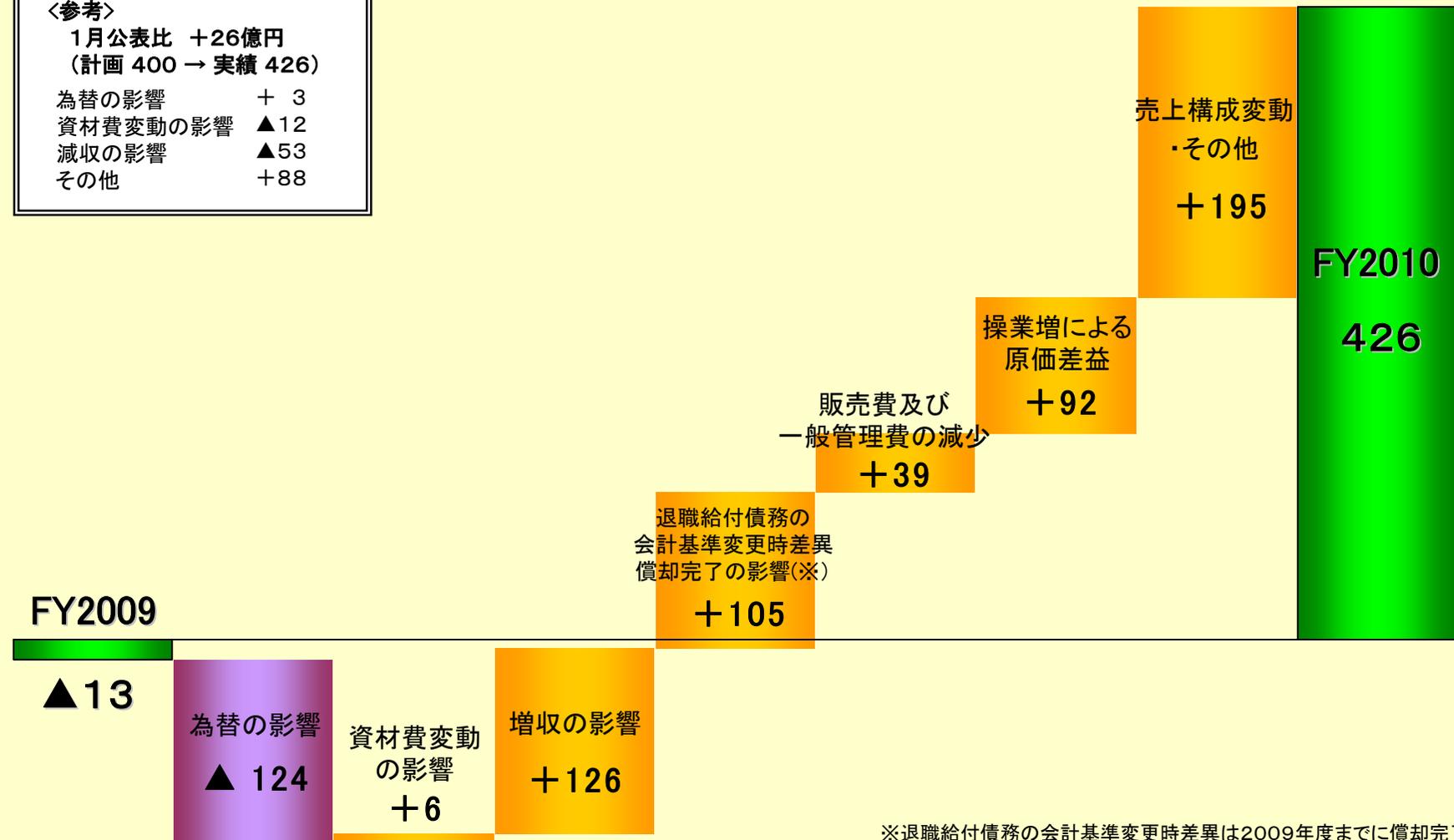
86
113

前期比損益増減要因分析 ①



【営業損益】 前期比 +439億円 (2009年度 ▲13億円 ⇒ 2010年度 426億円)

＜参考＞	
1月公表比	+26億円
(計画 400 → 実績 426)	
為替の影響	+ 3
資材費変動の影響	▲12
減収の影響	▲53
その他	+88



※退職給付債務の会計基準変更時差異は2009年度までに償却完了

前期比損益増減要因分析 ②



【営業外損益】 前期比 ▲91億円 (2009年度 156億円 ⇒ 2010年度 65億円)

・金融収支 (受取配当金を含む)	▲ 5億円 (▲17億円 ⇒ ▲23億円)
・持分法による投資利益	+26億円 (65億円 ⇒ 92億円)
・為替差損益	▲94億円 (109億円 ⇒ 14億円)
・その他	▲17億円 (0億円 ⇒ ▲18億円)

【特別損益】 前期比 +75億円 (2009年度 ▲181億円 ⇒ 2010年度 ▲105億円)

・減損損失	▲67億円 (▲31億円 ^{※1} ⇒ ▲99億円 ^{※2})
・事業構造改善費用	+76億円 (▲76億円 ^{※3} ⇒ 0億円)
・訴訟損失引当金繰入額	+69億円 (▲69億円 ^{※4} ⇒ 0億円)
・その他	▲ 2億円 (▲ 3億円 ⇒ ▲ 6億円)

※1 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

※2 MC&E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

※3 MC&E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 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

セグメント別決算実績



(億円)

	受注高			売上高			営業損益		
	2009年度	2010年度	増減	2009年度	2010年度	増減	2009年度	2010年度	増減
船舶海洋	161	789	+628	1,518	1,184	▲334	15	▲10	▲25
車 両	662	1,871	+1,208	1,500	1,311	▲189	87	81	▲5
航空宇宙	1,713	2,067	+353	1,888	1,968	+79	37	30	▲7
ガスタービン・機械	2,262	1,875	▲386	1,913	2,026	+113	89	95	+6
プラント・環境	1,356	1,199	▲156	1,075	890	▲185	79	82	+3
モーターサイクル&エンジン	2,030	2,344	+313	2,030	2,344	+313	▲270	▲49	+220
精密機械	849	1,489	+640	827	1,403	+576	34	223	+189
そ の 他	975	1,068	+92	978	1,140	+161	▲10	25	+36
調 整 額	—	—	—	—	—	—	▲75	▲53	+22
合 計	10,012	12,706	+2,693	11,734	12,269	+534	▲13	426	+439

注1) 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 → 16ページ参照

注2) 「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

船舶海洋

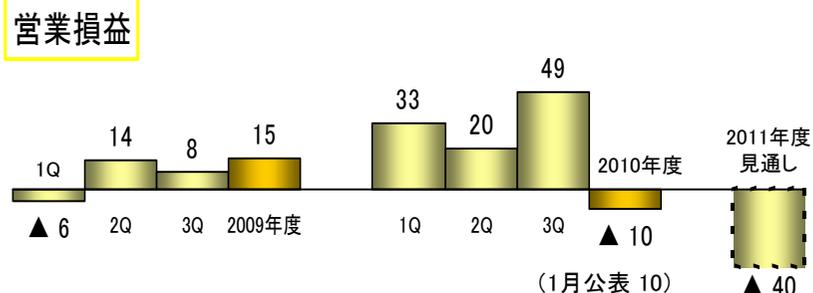
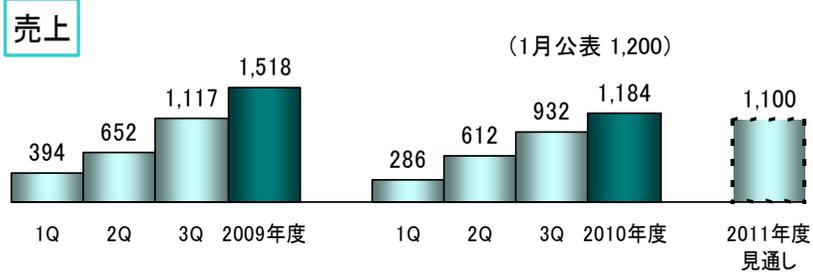
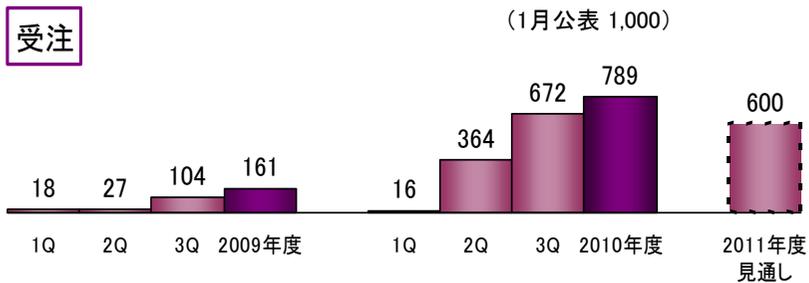


主要製品： LNG船、LPG船、VLCC、バルクキャリア、潜水艦、オフショア関連製品

※ 2010年10月1日付の組織改正に伴い、セグメント名を「船舶」から「船舶海洋」に変更

※ 2009年度の営業損益は、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 → [16ページ参照](#)

(億円/各期の数値は累計)



◇ 2010年度実績 (前期比)

受注 潜水艦1隻およびバルクキャリア11隻を受注
 売上 大型船の売上減少
 営業損益 受注工事損失引当金の積み増し等により悪化

<新造船の受注・売上隻数> (隻)

	受注		売上	
	2009年度	2010年度	2009年度	2010年度
LNG船			6(3)	3(2)
小型LNG船	1			1(1)
LPG船			2(1)	4(2)
VLCC			1(0)	
バルクキャリア		11	15(7)	23(13)
潜水艦		1	2(1)	2(2)
合計	1	12	26(12)	33(20)

(注) 括弧内は進行基準売上(内数)

◇ 2011年度見通し (前期比)

受注 新造船受注の減少
 売上 大型船の減少により減収
 営業損益 円高の影響等により損失拡大

<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江蘇省南通市で設立した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。当社・COSCO両グループの緊密な連携の下、大型建造ドック2基等の建造能力を活かし、さらなる事業規模拡大と収益力強化に取り組む。(持分法適用会社)

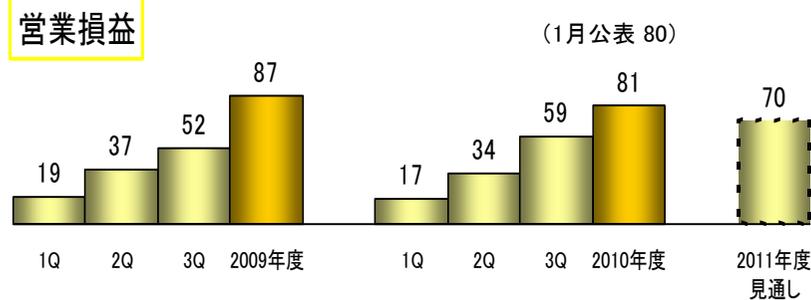
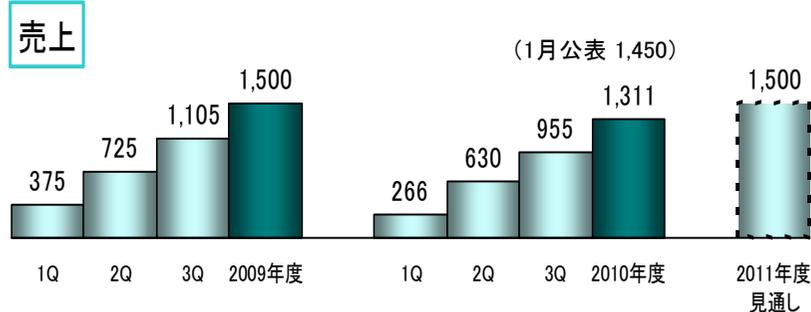
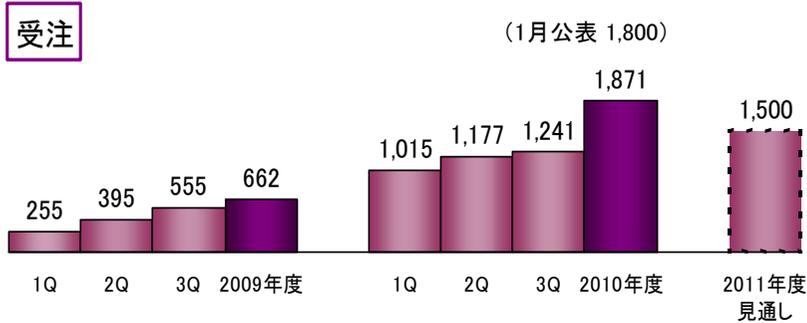
車 両



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)

※ 2009年度は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基づき再計算した数値 → [16ページ参照](#)

(億円/各期の数値は累計)



◇ 2010年度実績 (前期比)

受注 大口のワシントン首都圏交通局向け地下鉄電車を受注したこと等により大幅に増加

売上 海外向け鉄道車両の減少等

営業損益 減収となったものの、前期並を維持

◇ 2011年度見通し (前期比)

受注 海外向け大口受注のあった前期に比べ減少

売上 海外向け鉄道車両の増加により増収

営業損益 増収となるものの、円高の影響等により減益

<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年度内に終了
- ・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。
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

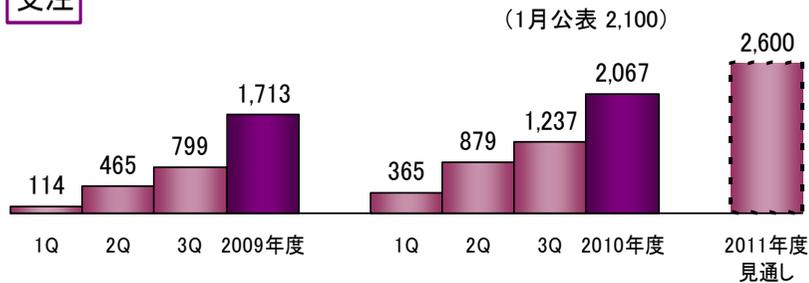


主要製品： 防需航空機、民需航空機分担製造品(ボーイング・エンブラエル)、誘導機器システム

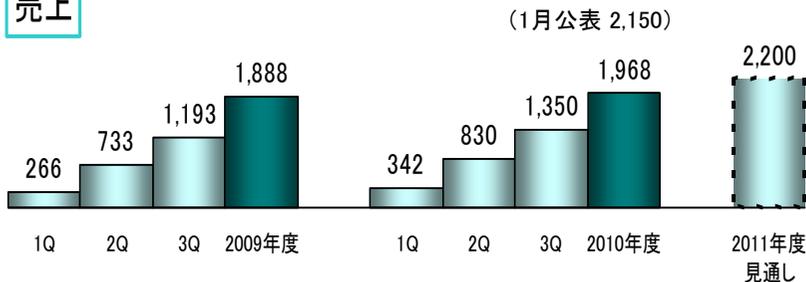
※ 2009年度の営業損益は、2010年度からの新会計基準の考え方に基づき再計算した数値 → [16ページ参照](#)

(億円/各期の数値は累計)

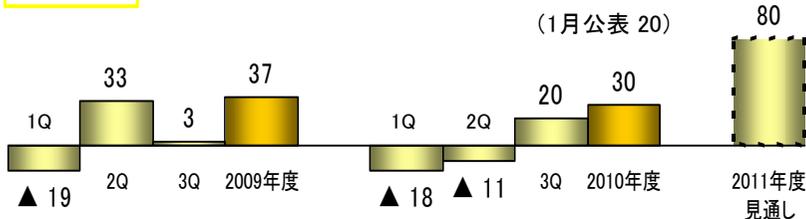
受注



売上



営業損益



◇ 2010年度実績 (前期比)

受注 ボーイング社向けB777・B787分担製造品等の増加
 売上 防需案件およびボーイング社向けB787分担製造品等の増加
 営業損益 増収となったものの、円高の影響等により減益

	売上	
	2009年度	2010年度
B777	77	64
B767	10	16
B787	16	22
Embraer170/175	16	14
Embraer190/195	50	91

◇ 2011年度見通し (前期比)

受注 防需案件およびボーイング社向けB787分担製造品等の増加
 売上 防需案件およびボーイング社向けB777・B787分担製造品等の増加
 営業損益 円高の影響はあるものの、増収およびコスト改善等により増益

<参考> 主要プロジェクトの状況について

防需航空機分野：

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-名古屋第一工場の北工場および南工場に各種の最新設備を導入、複合材部品の加工から前部胴体までの組立を一貫生産できる製造ラインを構築し、増産体制を整備中。

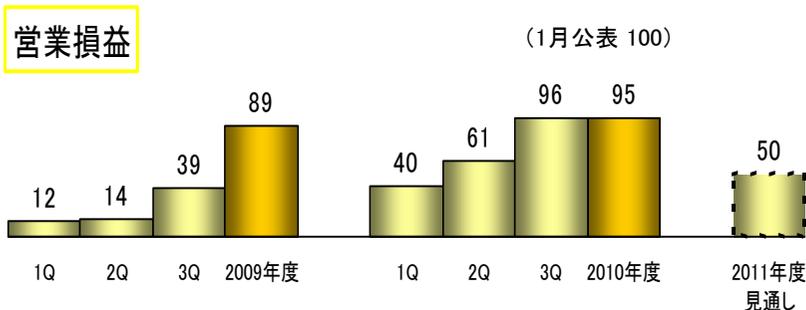
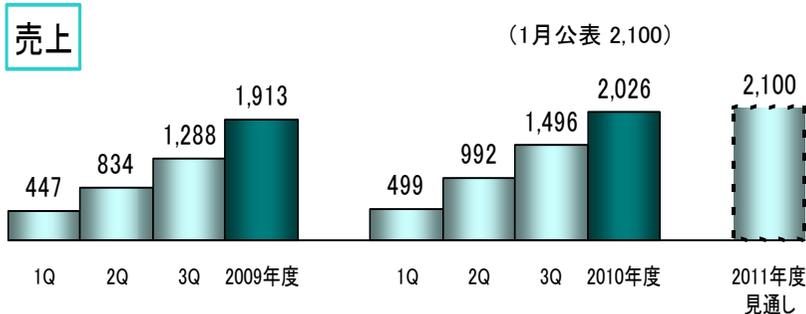
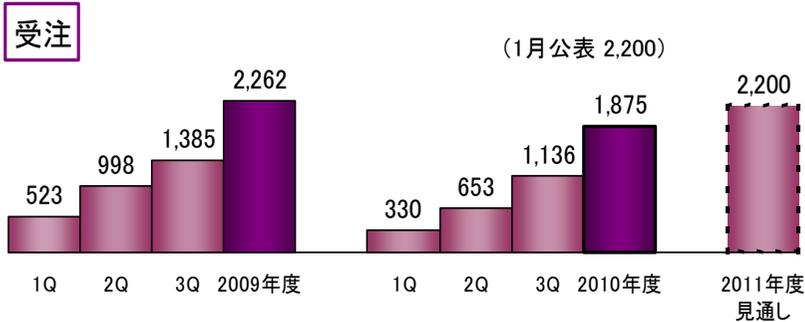
ガスタービン・機械



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

※ 2009年度の営業損益は、2010年度からの新会計基準の考え方にに基づき再計算した数値 → 16ページ参照

(億円/各期の数値は累計)



◇ 2010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ガス圧縮機設備等の減少

売上 ガス圧縮機設備やディーゼル発電設備等の増加

営業損益 増収等により増益

◇ 2011年度見通し (前期比)

受注 ガス圧縮機設備等の増加

売上 船用機器、ガス圧縮機設備等の減少はあるものの、航空エンジン分担製造品の増加により増収

営業損益 円高の影響および航空エンジン分担製造品の開発投資償却負担の増加により減益

<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
主な搭載機	B787	A350
参画方式	RRSP方式(※)	RRSP方式(※)
当社参画比率	約8.5%	約7%
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
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

(※) Risk & Revenue Sharing Partner方式

機械部門：ガスエンジン

国内外での分散型発電の増加や環境意識の高まりを受けて、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を拡販する。

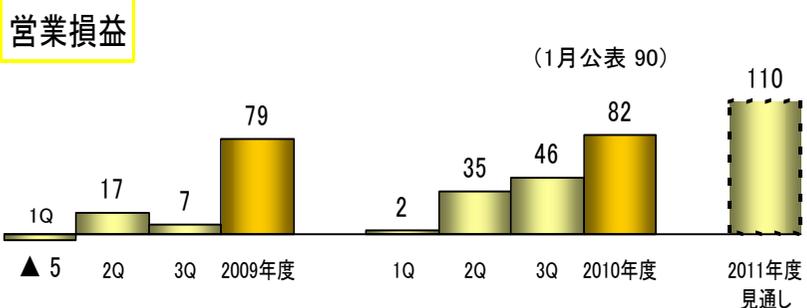
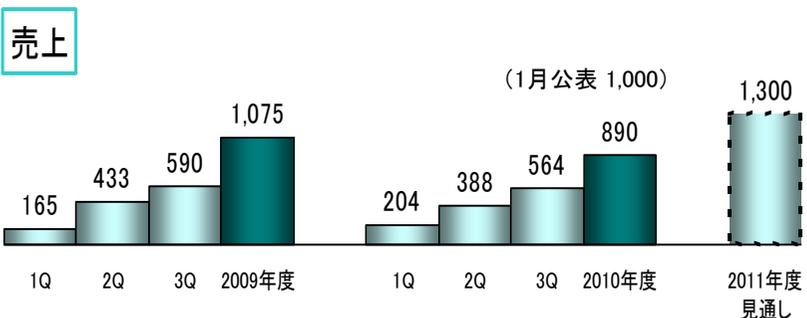
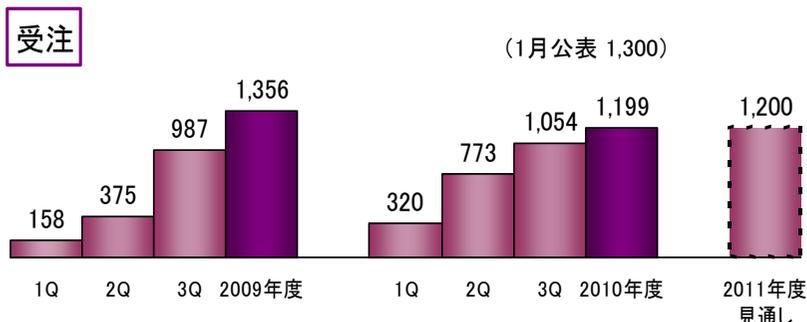
プラント・環境



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、破碎機

※ 2009年度は2010年度からの新事業区分(含む、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 → [16ページ参照](#)

(億円/各期の数値は累計)



◇ **2010年度実績** (前期比)

受注 海外向け大型プラントの減少
 売上 海外向け大型プラントの減少等
 営業損益 既受注案件の順調な進捗等により増益

◇ **2011年度見通し** (前期比)

受注 環境・エネルギーおよび新興国向けインフラ案件の受注により前期並を維持
 売上 海外向け大型プラントの売上増加等により増収
 営業損益 増収等により増益

〈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・セメント製造設備の一貫体制を確立した。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

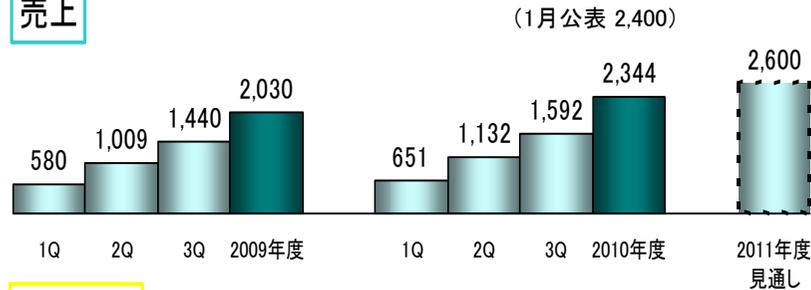


主要製品： 二輪車、四輪バギー車(ATV)、多用途四輪車、パーソナルウォータークラフト、汎用エンジン

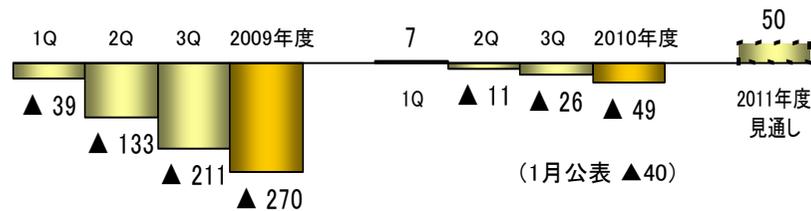
※ 2009年度は2010年度からの新事業区分(除く、ロボット)および新会計基準の考え方に基づき再計算した数値 → [16ページ参照](#)

(億円/各期の数値は累計)

売上



営業損益



◇ 2010年度実績 (前期比)

売上 新興国での需要増、北米での在庫調整進展による販売増
 営業損益 円高の影響はあったものの、増収に加え、限界利益率の向上および固定費削減の効果が発現したこと等により大幅に改善

◇ 2011年度見通し (前期比)

売上 円高の影響はあるものの、新興国での販売増等により増収
 営業損益 円高の影響はあるものの、増収に加え、前期に実施した固定資産減損の効果が発現すること等により黒字回復

<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)

	2009年度		2010年度		2011年度	
	実績		実績		通期見通し	
	台数	金額	台数	金額	台数	金額
国内	17	129	14	113	15	121
北米(カナダ含む)	80(49)	563	118(67)	785	123(73)	893
欧州	72	562	67	477	65	491
新興国等	228	451	272	610	304	674
合計	397	1,705	471	1,985	507	2,179

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)

<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、今後さらなる経済成長と購買力向上に伴うオートバイの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。

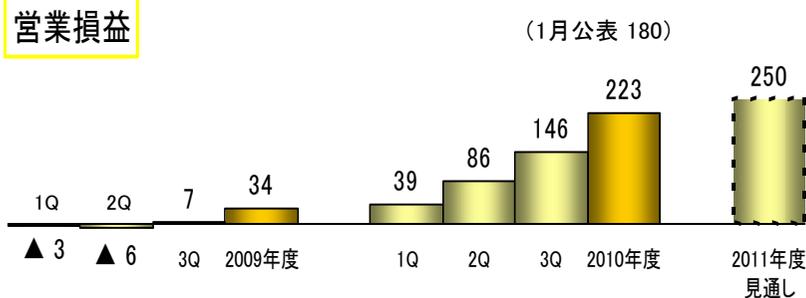
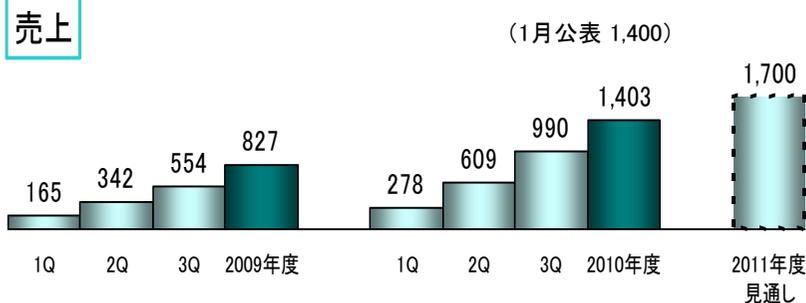
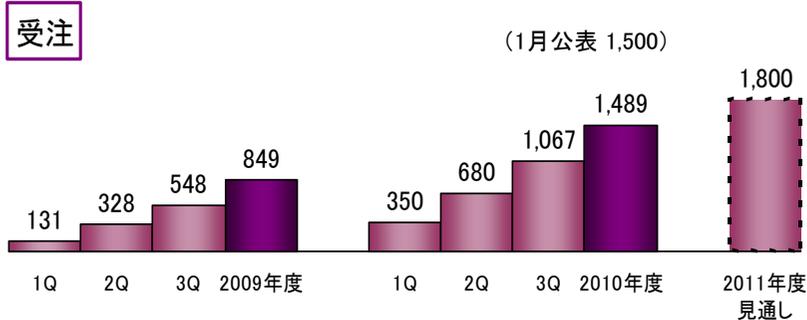
精密機械



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

※ 2009年度は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に基づき再計算した数値 → [16ページ参照](#)

(億円/各期の数値は累計)



◇ 2010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半導体製造装置メーカー向け等の産業用ロボットの売上増加
 営業損益 増収および高操業による収益性の好転等により大幅増益

◇ 2011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増により増加
 営業損益 増収等により増益

<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。さらに2010年4月からは中国企業と合弁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。
 中国におけるさらなる需要増への対応として、蘇州における新工場の建設と浙江省での工場拡張を図るとともに、本社工場においても生産能力増強を推し進めており、グループ全体で増産体制の構築に取り組んでいる。

財政状態およびキャッシュフロー



【財政状態】

(億円)

	2009年度末	2010年度末
総資産	13,524	13,542
自己資本 (自己資本比率)	2,770 (20.4%)	2,890 (21.3%)
有利子負債残高 (NET有利子負債)	4,289 (3,941)	4,291 (3,819)
NET D/Eレシオ	142%	132%

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)

	2009年度	2010年度
営業キャッシュフロー	301	819
投資キャッシュフロー	▲632	▲529
フリーキャッシュフロー	▲330	289
財務キャッシュフロー	359	▲188

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	増減
	実績	見通し	前期比
受注高	12,706	13,600	+894
売上高	12,269	13,600	+1,331
営業損益	426	500	+74
経常損益	491	520	+29
当期純損益	259	320	+61

【受注高】

前期に大口受注のあった車両で減少が見込まれるものの、航空宇宙、精密機械等で引き続き増加を見込む

【売上高】

海外大型案件の売上が増加するプラント・環境、新興国での建設機械向け油圧機械が好調な精密機械等を中心に全般的に増収を見込む

【損益】

円高の影響はあるものの、モーターサイクル&エンジン、精密機械等を中心とした新興国での販売増、並びに全社的に推進している固定費の削減・生産性向上等、経営全般にわたる収益改善諸施策の効果等により、増益を見込む

実績/前提 レート	ドル(¥/\$)	86	83
	ユーロ(¥/EUR)	113	115

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	31	35
ユーロ	3	2

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	増減	2010年度	2011年度	増減	2010年度	2011年度	増減
船舶海洋	789	600	▲189	1,184	1,100	▲84	▲10	▲40	▲30
車 両	1,871	1,500	▲371	1,311	1,500	+189	81	70	▲11
航空宇宙	2,067	2,600	+533	1,968	2,200	+232	30	80	+50
ガスタービン・機械	1,875	2,200	+325	2,026	2,100	+74	95	50	▲45
プラント・環境	1,199	1,200	+1	890	1,300	+410	82	110	+28
モーターサイクル&エンジン	2,344	2,600	+256	2,344	2,600	+256	▲49	50	+99
精密機械	1,489	1,800	+311	1,403	1,700	+297	223	250	+27
そ の 他	1,068	1,100	+32	1,140	1,100	▲40	25	20	▲5
調 整 額	—	—	—	—	—	—	▲53	▲90	▲37
合 計	12,706	13,600	+894	12,269	13,600	+1,331	426	500	+74

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)

	2009年度	2010年度	2011年度
	実績	実績	見通し
研究開発費	380	370	430
設備投資	592	553	760
減価償却費	514	503	550
国内	24,396	24,511	25,000
海外	7,901	8,195	8,200
期末従業員数	32,297	32,706	33,200

(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たことに伴い、当該費用の再配賦計算は行わないこととした。

このため、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。