

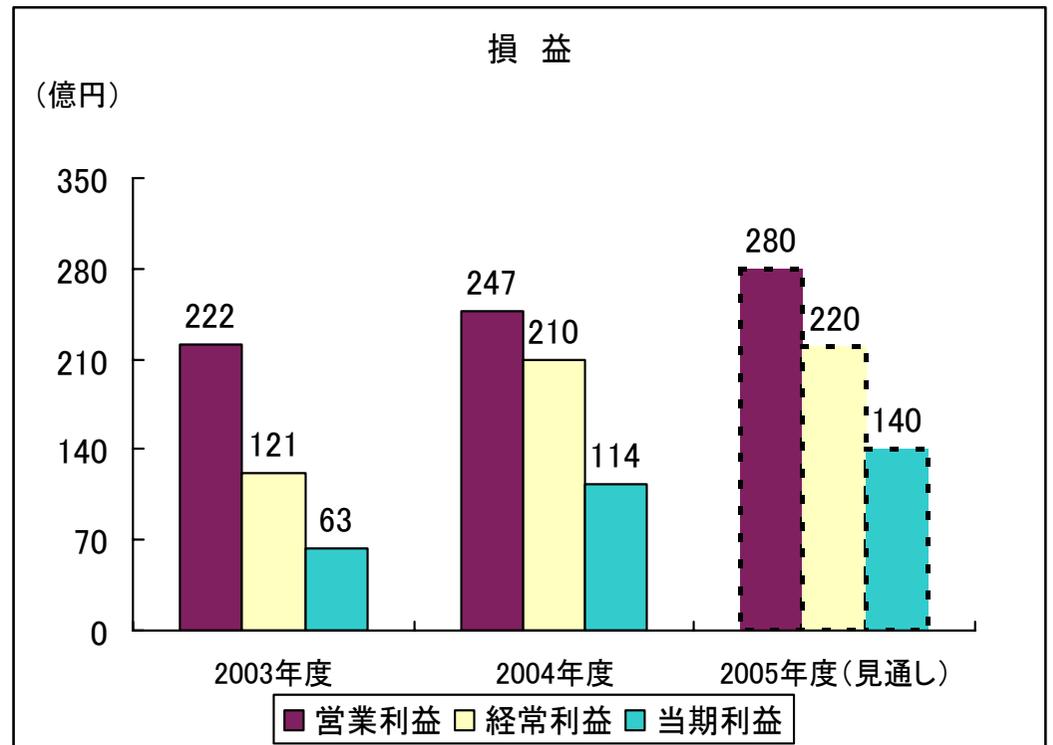
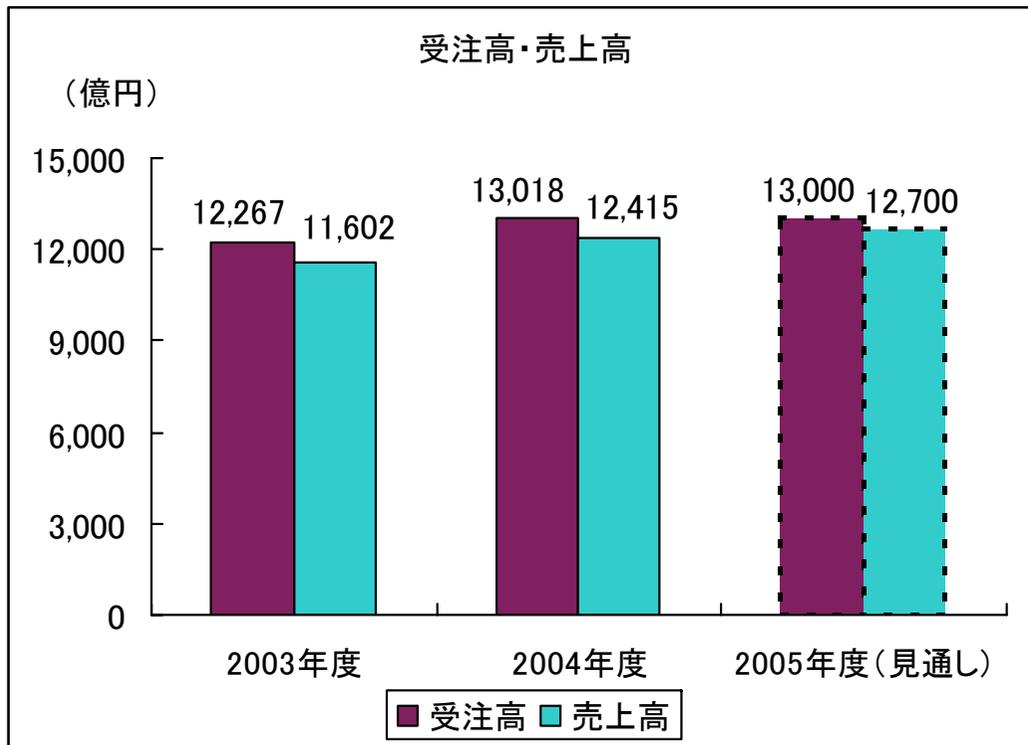
2005年3月期決算説明会資料

2005年4月28日

川崎重工業株式会社



2005年3月期 連結決算の概要



| 売上加重平均レート | 2003年度(実績) | 2004年度(実績) | 2005年度(前提レート) |
|------------|------------|------------|---------------|
| ドル(¥/\$) | 113 | 108 | 100 |
| ユーロ(¥/EUR) | 133 | 136 | 130 |

(億円)

| | 2003年度(実績) | 2004年度(実績) | 2005年度(見通し) |
|------|------------|------------|-------------|
| 営業利益 | 222 | 247 | 280 |
| 経常利益 | 121 | 210 | 220 |
| 当期利益 | 63 | 114 | 140 |

前年比損益増減要因分析

≡ 営業損益の増減要因(+24億円)

| | |
|------------------|--------|
| 為替による影響 | ▲ 90億円 |
| プラント・環境・鉄構事業の利益減 | ▲160億円 |
| 素材価格上昇による影響 | ▲ 50億円 |
| 増収効果 | +140億円 |
| コストダウン・固定費低減他 | +184億円 |

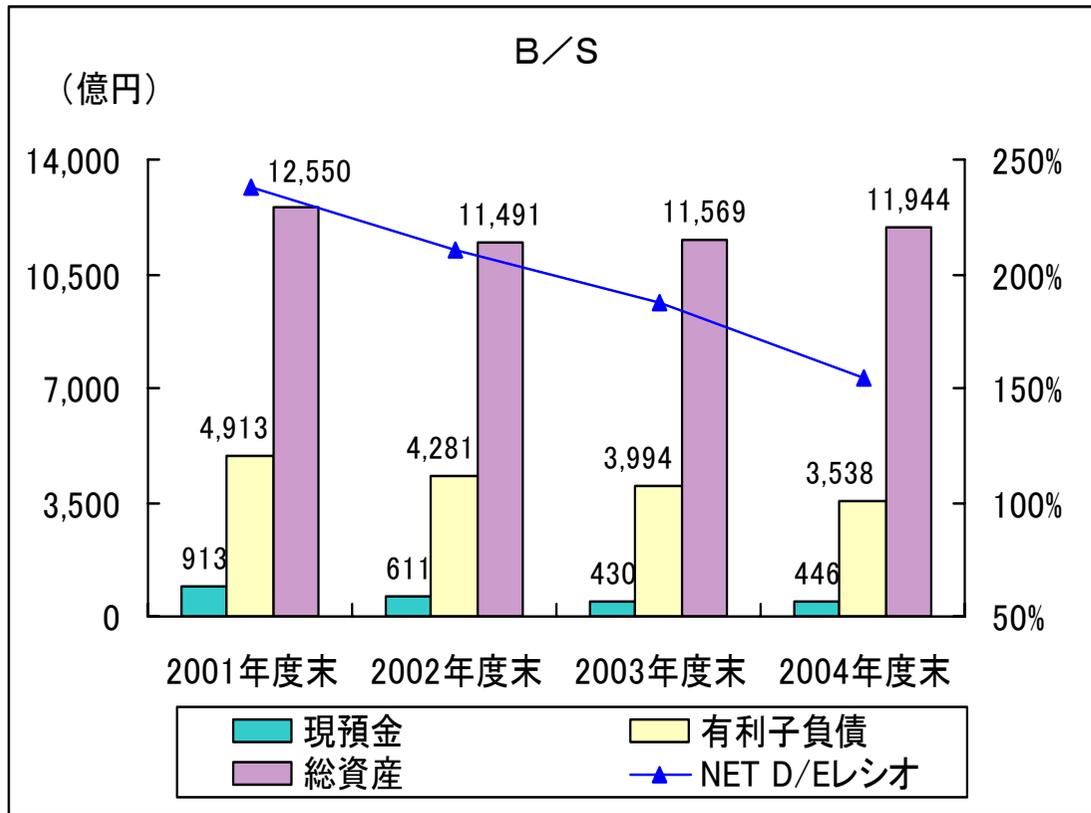
≡ 営業外損益の増減要因(+64億円)

| | |
|-----------------------|--------|
| 金融収支 | + 7億円 |
| 有価証券売却益(前期9億円→当期37億円) | + 28億円 |
| 為替差損益(前期▲28億円→当期1億円) | + 30億円 |
| その他 | ▲ 2億円 |

≡ 特別損益の増減要因(+4億円)

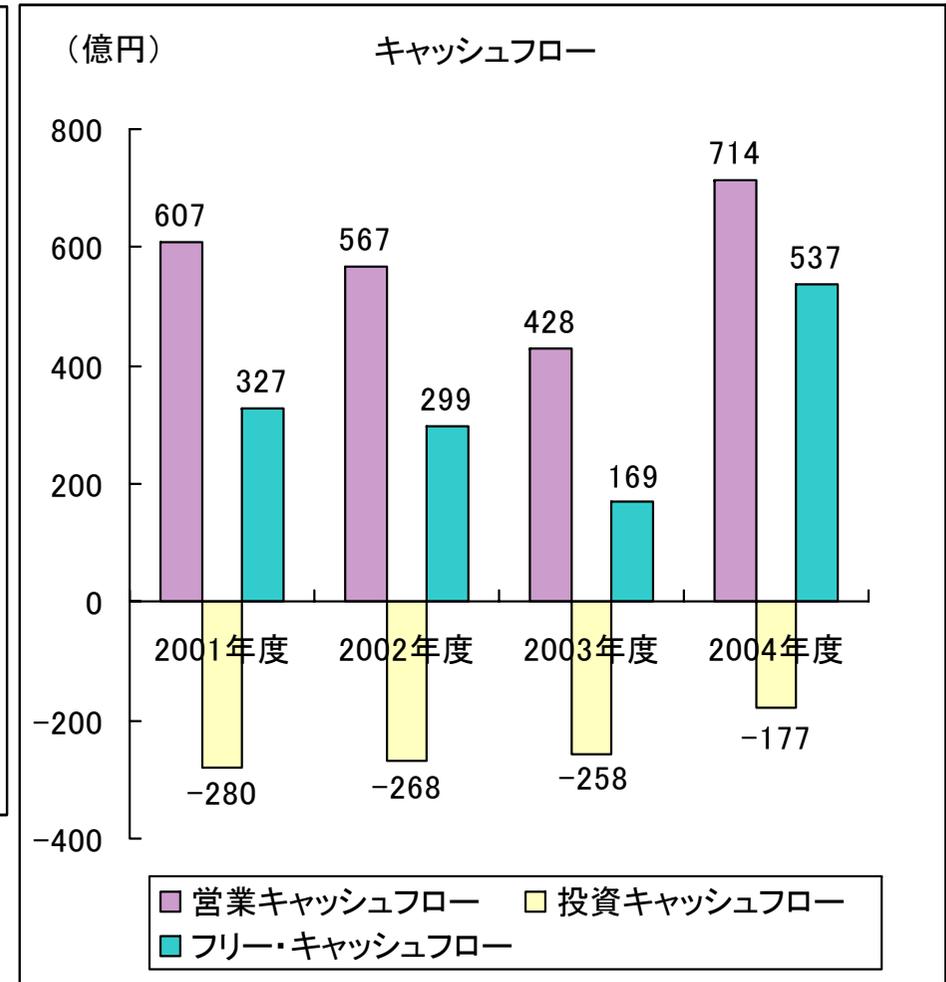
| | |
|-------------------------|--------|
| 固定資産売却益(前期11億円→当期28億円) | + 17億円 |
| 工場閉鎖に係る損失(前期▲12億円→当期ゼロ) | + 12億円 |
| 工事費用清算金 | ▲ 18億円 |
| 分社に伴う退職給付会計基準変更時差異等一括処理 | ▲ 13億円 |
| その他 | + 6億円 |

有利子負債およびキャッシュフロー



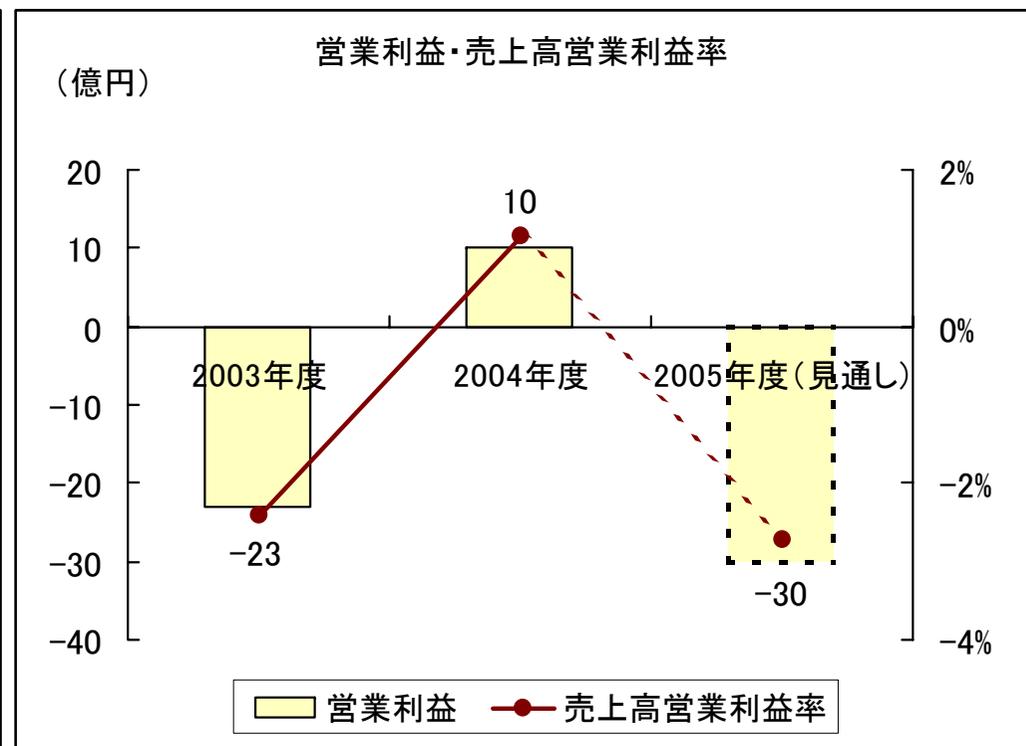
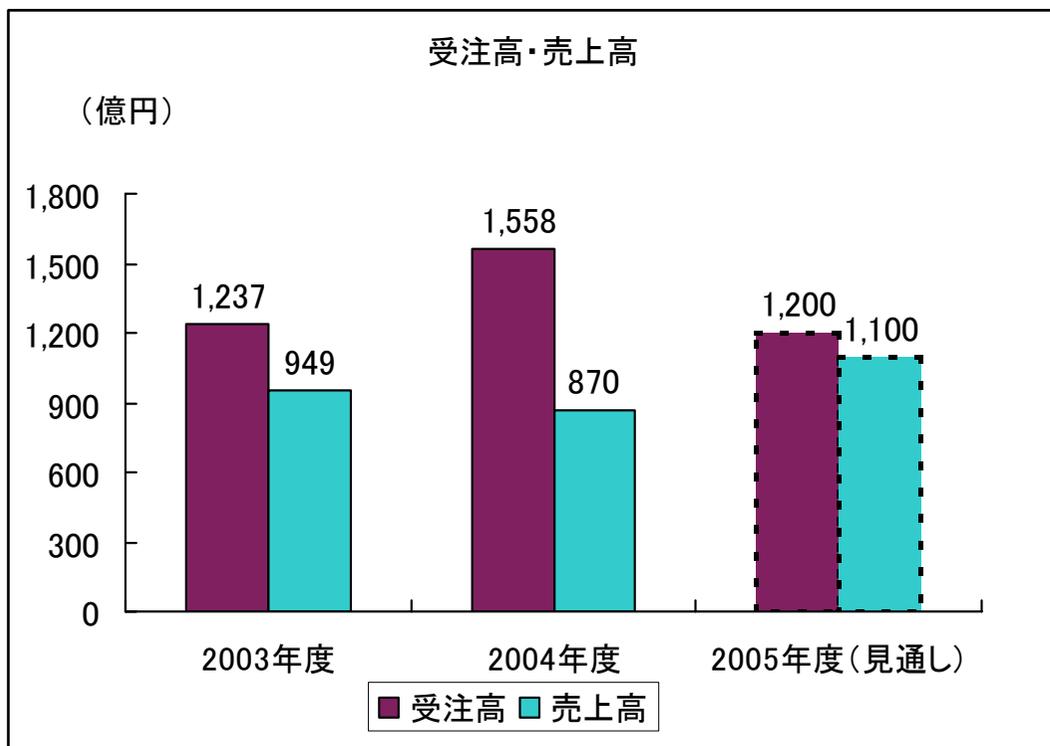
（億円）

| | 2001年度末 | 2002年度末 | 2003年度末 | 2004年度末 |
|------------|---------|---------|---------|---------|
| NET有利子負債 | 3,999 | 3,670 | 3,564 | 3,092 |
| NET D/ELシオ | 238% | 210% | 187% | 154% |



* 有利子負債: 売掛回収の促進、在庫圧縮など資金効率の向上を進めたことにより、2004年度末残高は3,538億円と前期末より455億円の減少（直近3年間で約1,400億円の減少）

船舶



(隻)

| | 受注 | | 売上 | |
|---------|--------|--------|--------|--------|
| | 2003年度 | 2004年度 | 2003年度 | 2004年度 |
| LNG船 | 3 | 5 | 5(3) | 5(2) |
| LPG船 | - | 2 | 6(1) | 3 |
| VLCC | 3 | 3 | - | - |
| バルクキャリア | 13 | 5 | 4 | 5 |
| 潜水艦 | 1 | - | 2(1) | 2(2) |
| 合計 | 20 | 15 | 17(5) | 15(4) |

注)括弧内は進行基準売上(内数)

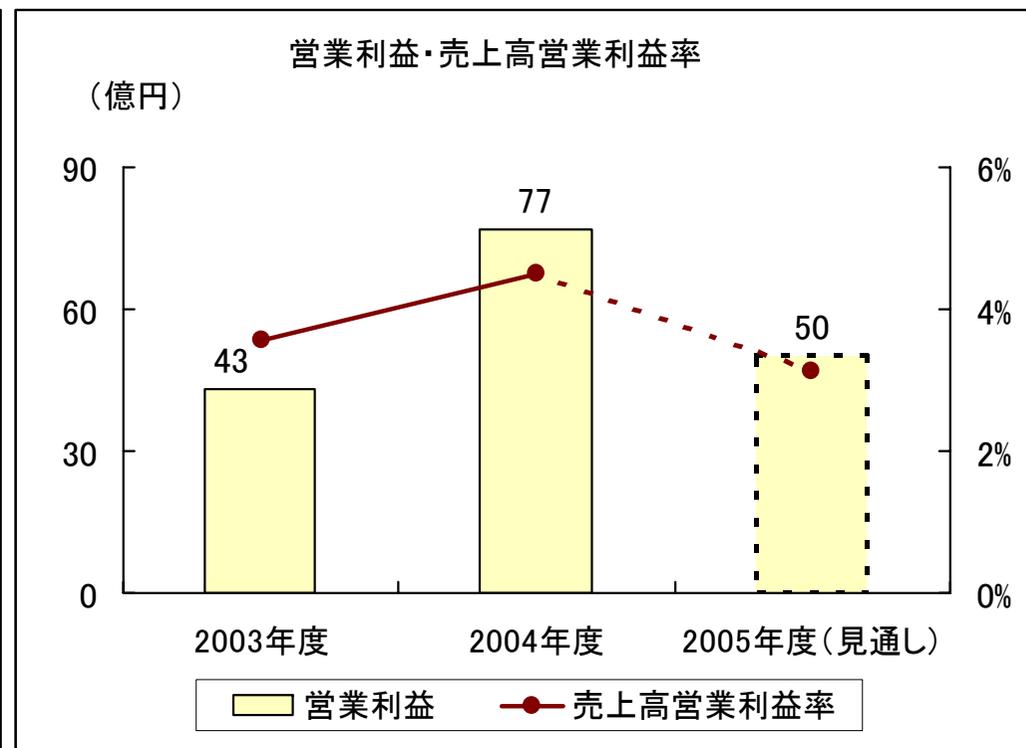
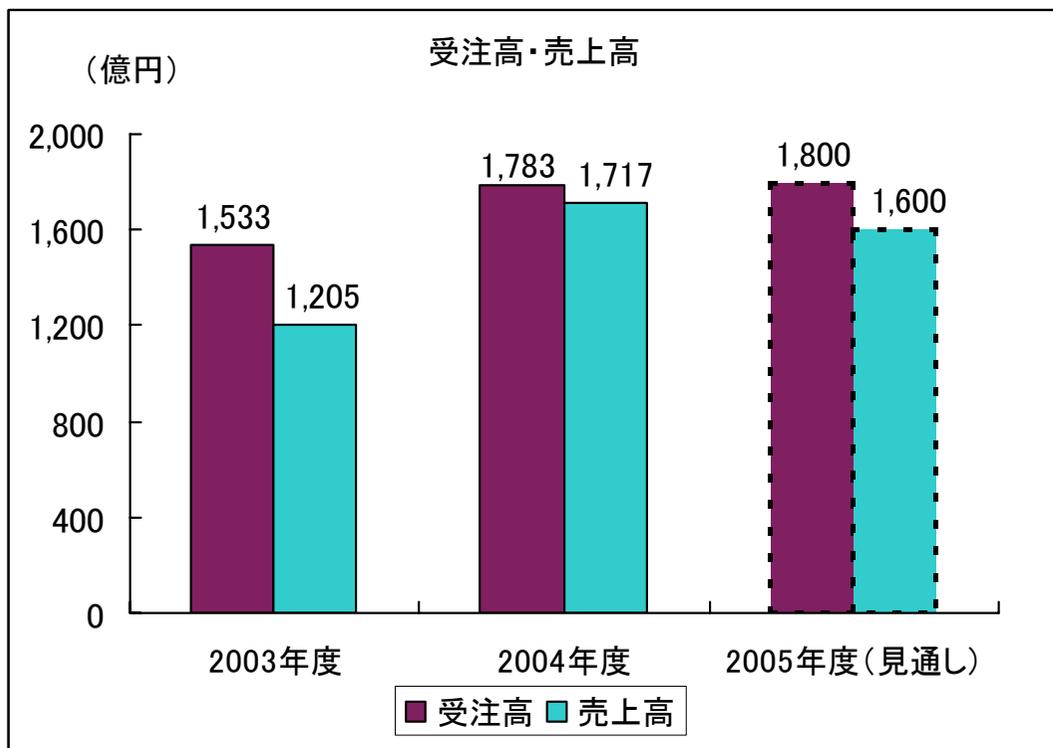
2004年度実績

- * LNG船、LPG船の受注増加 (LNG船受注残10隻)
- * 鋼材価格の上昇、為替の影響による収益圧迫
- * コストダウン・固定費削減に加え、受注工事損失引当金の取崩しもあり営業黒字確保

2005年度見通し

- * 選別受注の徹底
- * LNG船、VLCC、バルクキャリアの売上増
- * 鋼材価格の上昇、為替の影響による収益悪化

車 両



2004年度実績

[受注]

- * 中国200km/h 在来線高速化プロジェクト(480両/約800億円)

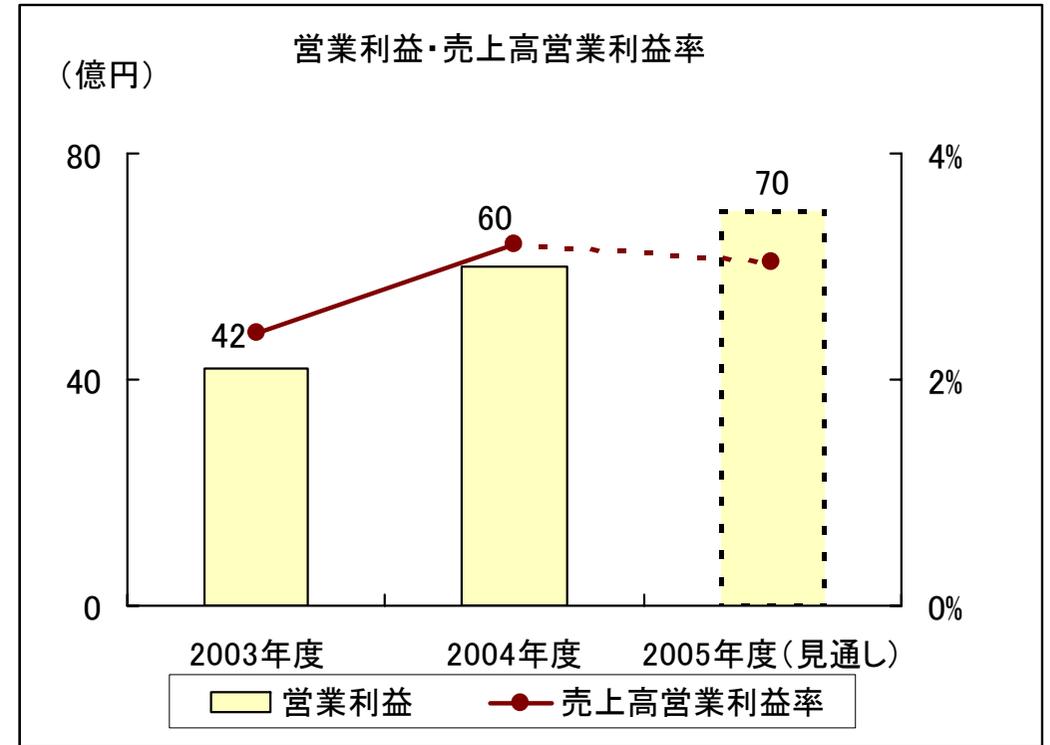
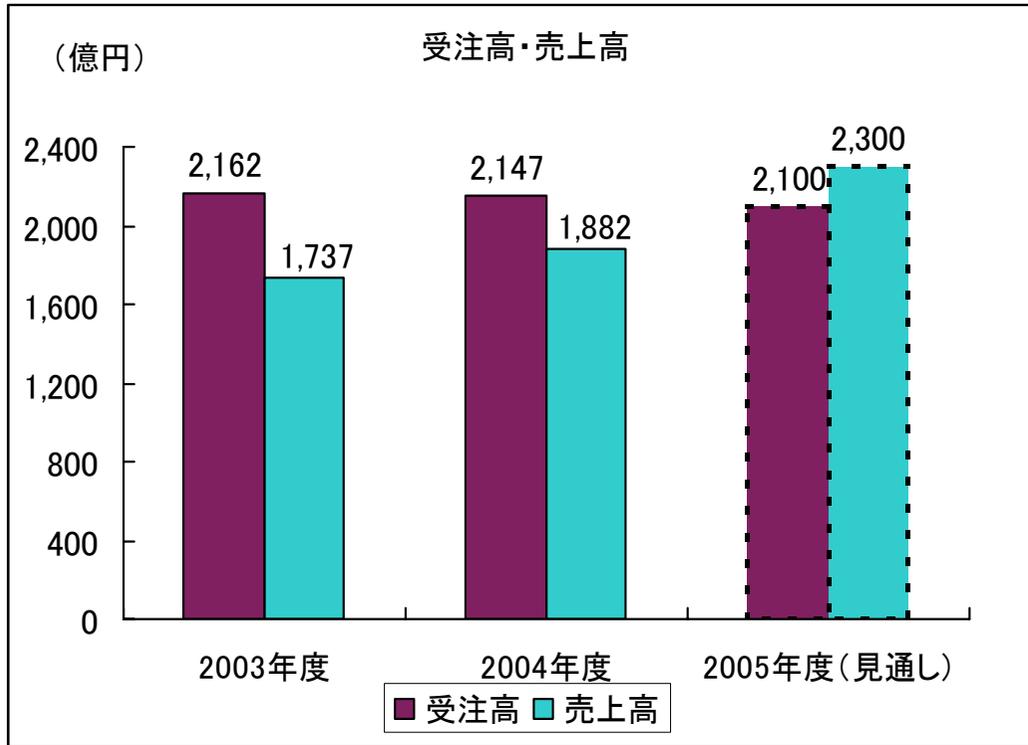
[売上・損益]

- * 台湾高速鉄道車両(180両納入)及び同軌道工事の売上による大幅増収増益

2005年度見通し

- * 為替の影響による収益圧迫
- * JR通勤・近郊電車など国内向け売上・利益減
- * 破碎機事業の分社による売上・利益減
⇒ 持分法適用会社へ

航空宇宙



< 民需分担生産品の売上機数 >

(機)

| | 売上 | |
|-----------------|--------|--------|
| | 2003年度 | 2004年度 |
| B777 | 39 | 40 |
| B767 | 10 | 10 |
| Embraer 170/175 | 36 | 57 |
| Embraer 190/195 | 3 | 8 |

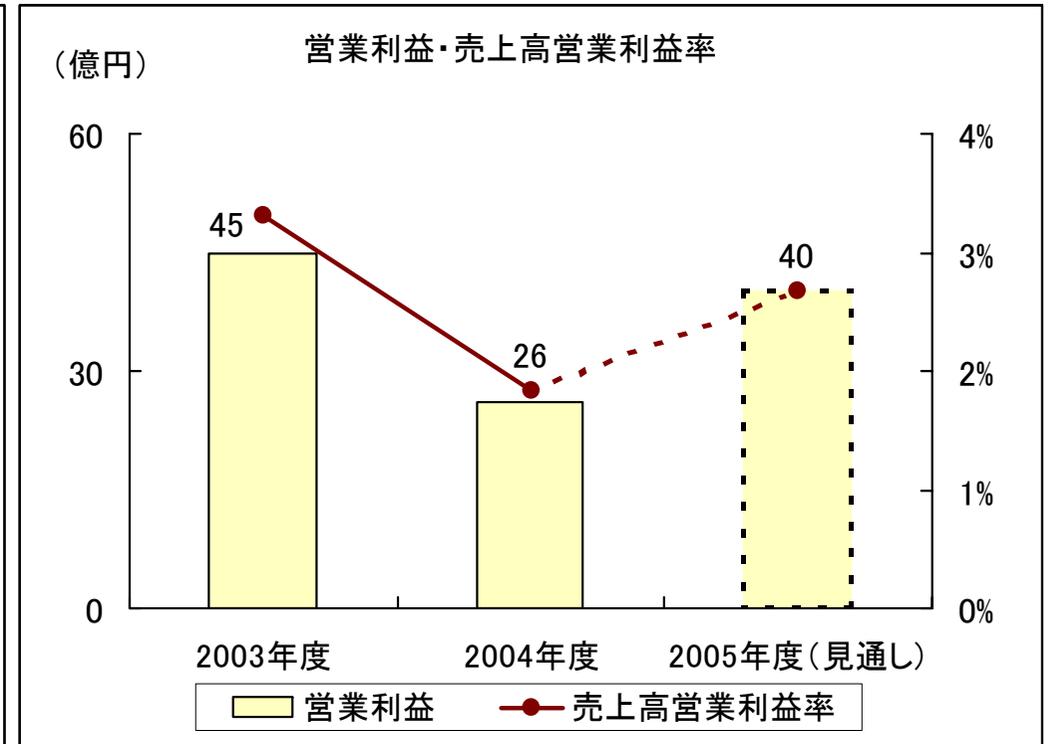
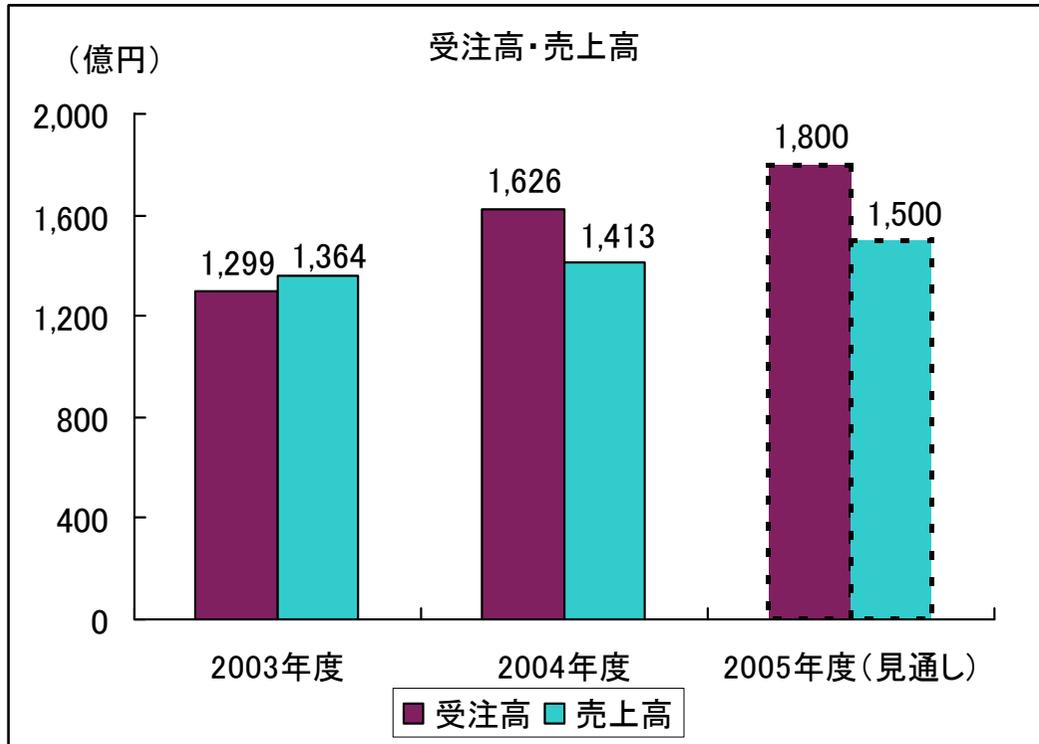
2004年度実績

- * ボーイング社向けなどの民需回復による高水準の受注確保
- * 防需大型機(P-X/C-X)開発の売上増、日本飛行機の業績回復による利益増

2005年度見通し

- * 防需大型機(P-X/C-X)開発の売上本格化
- * ボーイング社向けB777、エンブラエル社向けERJ195の納入機数増加
⇒売上・利益ともに増加

ガスタービン・機械



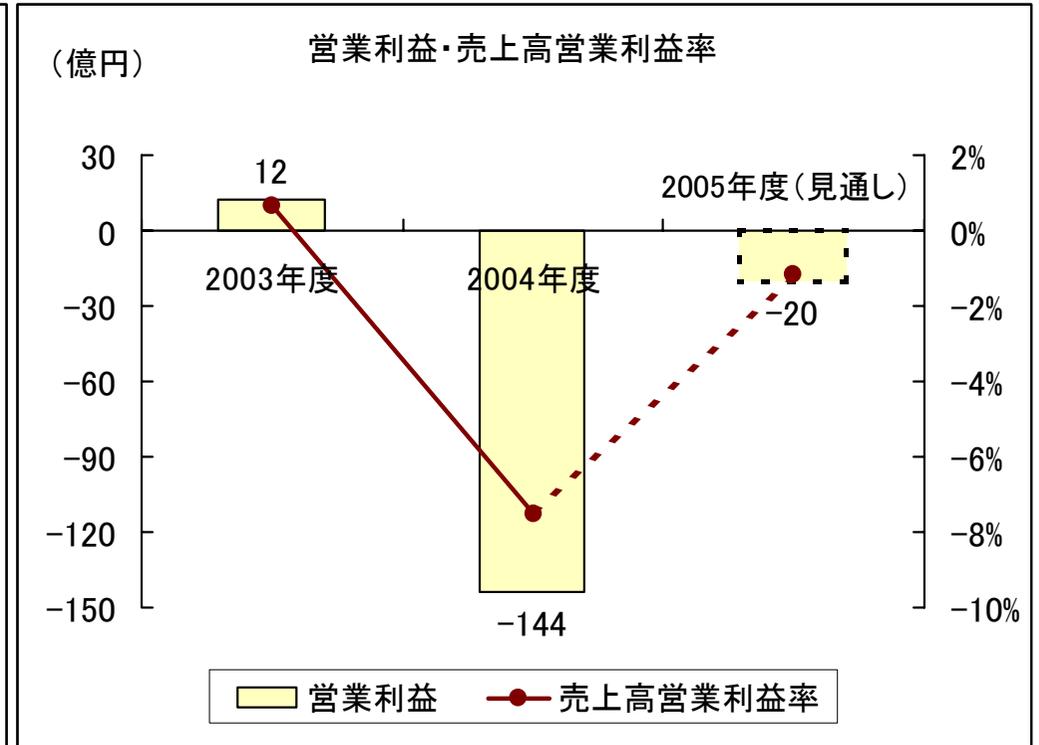
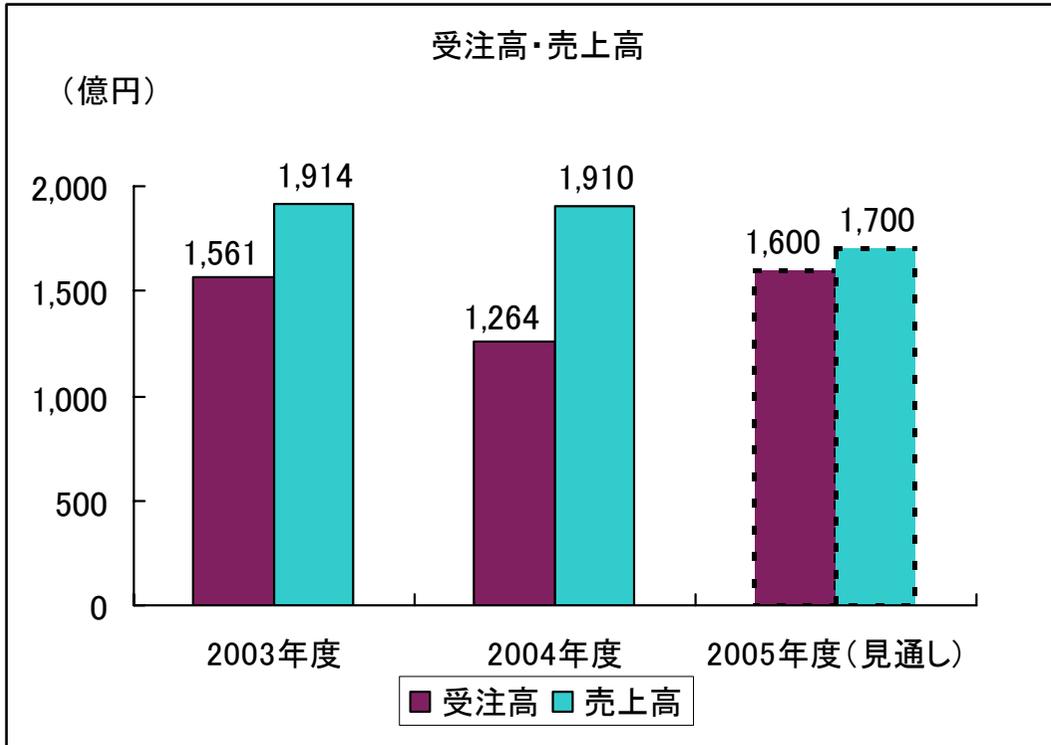
2004年度実績

- * LNG船用蒸気タービンの受注増
- * 空力機械、LNG船用蒸気タービン、ディーゼル主機の売上増
- * 新型ガスタービン発電装置(L20A)の拡販投資負担、民間航空機用エンジンの開発費償却による利益減

2005年度見通し

- * 民間航空機用エンジンの受注増
- * 民間航空機用エンジン、LNG船用蒸気タービンの売上・利益増
- * 新型ガスタービン発電装置(L20A)の採算改善(拡販投資負担の減少)による利益増

プラント・環境・鉄構



<2004年度大口受注/売上案件>

| 受注 | 売上 |
|--------------------|-------------------------------|
| ・ブラジル/コークスガス回収発電設備 | ・イラン/アンモニア・肥料プラント |
| ・ベトナム/セメントプラント | ・インドネシア/アネカタバン向けフェロニッケル生産プラント |
| ・東京都/世田谷清掃工事建設工事 | ・フィリピン/ミンダナオ石炭火力発電所 |

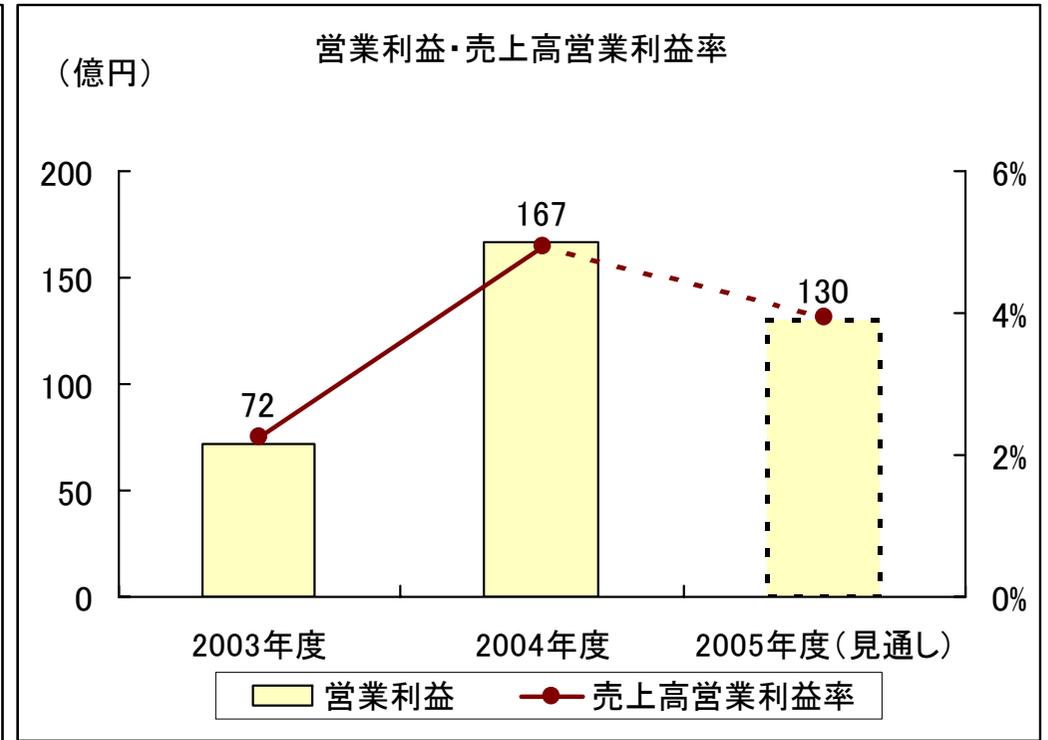
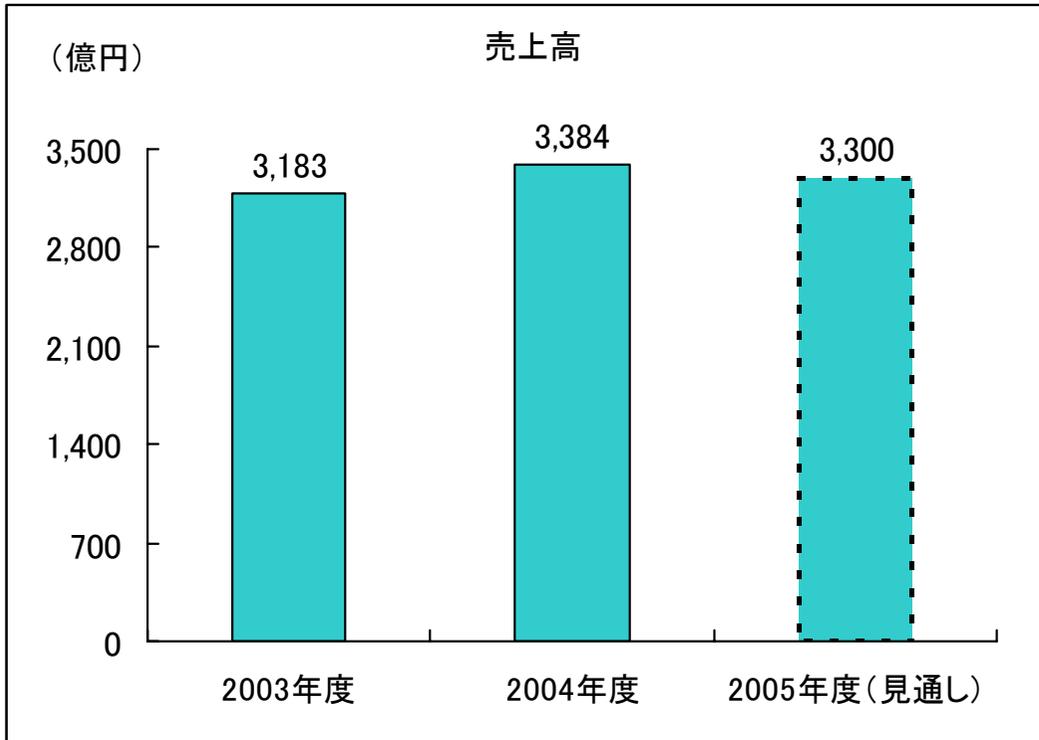
2004年度実績

- * 国内外のプラント工事の想定を上回る調達・工事コストの発生と受注工事損失引当金計上による大幅収益悪化
- * 選別受注の徹底によるプラント案件の受注大幅減少

2005年度見通し

- * 2005年4月1日 プラント事業の分社・構造改革の加速
⇒赤字の大幅削減
- * 海外プラント案件の売上減少
- * LNG関連設備の受注増

汎用機



<コンシューマー向け製品 地域別売上台数・金額 >
(単位 台数:千台/金額:億円)

| 仕向地 | 2003年度 | | 2004年度 | |
|-----|----------|-------|-----------|-------|
| | 台数 | 金額 | 台数 | 金額 |
| 国内 | 48 | 251 | 36 | 190 |
| 北米 | 191 (92) | 1,278 | 217 (101) | 1,381 |
| 欧州 | 79 | 612 | 79 | 675 |
| その他 | 150 | 300 | 209 | 348 |
| 合計 | 468 | 2,441 | 541 | 2,594 |

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」)およびこれらの関連製品を含む。

注2) 国内にはOEM供給による販売を含む。

注3) 括弧内は二輪車分を示す。(内数)

2004年度実績

- * 米国及び欧州における二輪車・ATV等のコンシューマー向け製品売上増
- * 産業用ロボット生産増
- * 04モデルの販売好調、流通在庫水準の適正化→販売促進費減

2005年度見通し

- * 前期並の売上・生産計画
- * 素材価格の上昇、為替の影響による利益減

研究開発費・設備投資・期末従業員数

(億円・人)

| | | 2003年度 実績 | 2004年度 実績 | 2005年度 見通し |
|--------------------------|---------|--------------|--------------|---------------|
| 研究開発費 <small>注1)</small> | | 310 | 278 | 300 |
| 設備投資 | 発注ベース | 357 | 348 | 400 |
| | (計上ベース) | (415) | (296) | (420) |
| 減価償却費 | | 325 | 315 | 320 |
| 国内 | | 23,957 | 23,070 | 22,800 |
| 海外 | | 5,349 | 5,612 | 6,100 |
| 期末従業員数 | | 29,306 | 28,682 | 28,900 |

注1) 汎用機事業の改良研究費を含む。

2005年度セグメント別業績見通し

(億円)

| | 売上高 | | 営業利益 | |
|------------|--------------|---------------|--------------|---------------|
| | 2004年度 実績 | 2005年度 見通し | 2004年度 実績 | 2005年度 見通し |
| 船 舶 | 870 | 1,100 | 10 | ▲30 |
| 車 両 | 1,717 | 1,600 | 77 | 50 |
| 航空宇宙 | 1,882 | 2,300 | 60 | 70 |
| ガスタービン・機械 | 1,413 | 1,500 | 26 | 40 |
| プラント・環境・鉄構 | 1,910 | 1,700 | ▲144 | ▲20 |
| 汎 用 機 | 3,384 | 3,300 | 167 | 130 |
| そ の 他 | 1,236 | 1,200 | 49 | 40 |
| 合 計 | 12,415 | 12,700 | 247 | 280 |

2005年度前提レート
\$=100円/EUR=130円

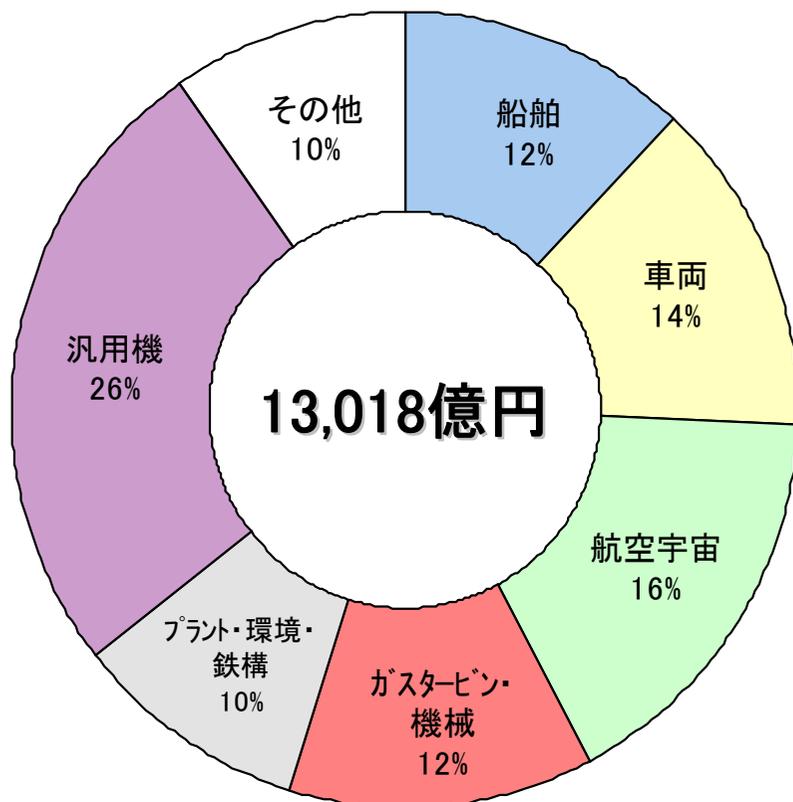
2005年度セグメント別受注高の見通し

(億円)

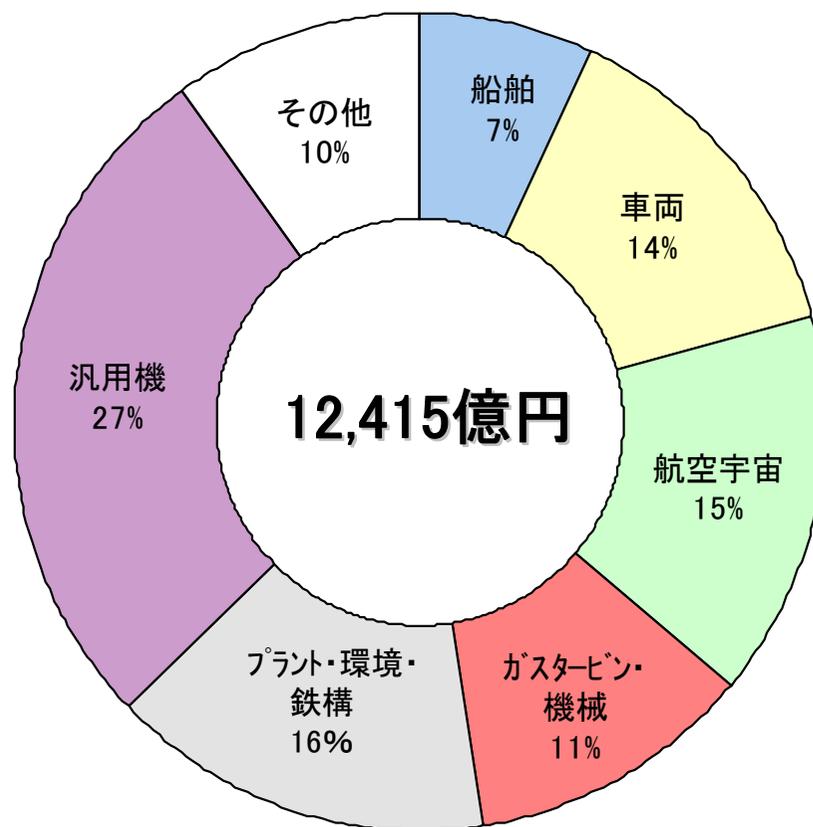
| | 受注高 | | |
|------------|--------------|--------------|---------------|
| | 2003年度 実績 | 2004年度 実績 | 2005年度 見通し |
| 船 舶 | 1,237 | 1,558 | 1,200 |
| 車 両 | 1,533 | 1,783 | 1,800 |
| 航空宇宙 | 2,162 | 2,147 | 2,100 |
| ガスタービン・機械 | 1,299 | 1,626 | 1,800 |
| プラント・環境・鉄構 | 1,561 | 1,264 | 1,600 |
| 汎用機 | 3,183 | 3,384 | 3,300 |
| そ の 他 | 1,289 | 1,253 | 1,200 |
| 合 計 | 12,267 | 13,018 | 13,000 |

連結セグメント別の状況(2004年度実績)

受注高



売上高



Kawasaki, let the good times roll !

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。