

2010年度第2四半期 決算説明資料

2010年11月2日
川崎重工業株式会社



目次

I. 2010年度第2四半期連結決算の概要

◇ 第2四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. 2010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年度第2四半期連結決算の概要

第2四半期決算実績サマリー

(億円)

	2009年度 2Q累計	2010年度 2Q累計		増 減	
	実績	7月公表	実績	前年同期比	7月公表比
受 注 高	4,030	—	6,134	+2,104	—
売 上 高	5,160	5,800	5,717	+556	▲82
営業損益	▲61	150	209	+270	+59
経常損益	▲12	140	212	+224	+72
四半期純損益	▲62	70	123	+186	+53

前年同期比

【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

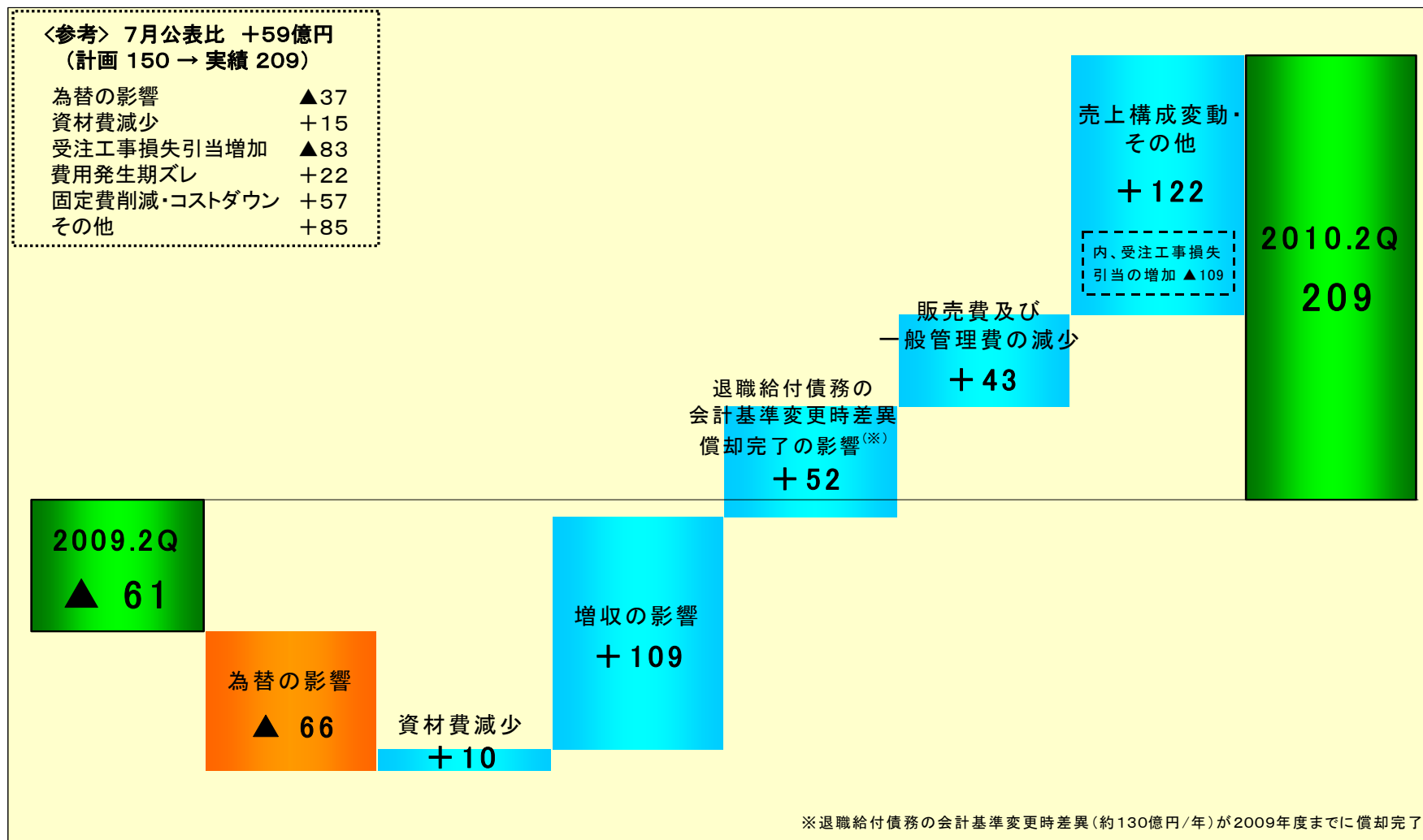
【売上高】
新興国向け取引が堅調に推移した精密機械で大幅な増収となったこと等により、全体でも増収となった

【損益】
円高の影響はあったものの、売上高の増加や、量産品部門を中心とした固定費削減等の各種収益改善策の効果等により、大幅に改善した

売上加重 平均レート	ドル(¥/\$)	96	90	90
	ユーロ(¥/EUR)	133	115	116

前年同期比損益増減要因分析 ①

【営業損益】 前年同期比 +270億円(2009.2Q累計 ▲61億円 ⇒ 2010.2Q累計 209億円)



前年同期比損益増減要因分析 ②

【営業外損益】 前年同期比 ▲45億円 (2009.2Q累計 49億円 ⇒ 2010.2Q累計 3億円)

・金融収支 (受取配当金を含む)	▲ 3億円 (▲7億円 ⇒ ▲11億円)
・持分法による投資利益	+22億円 (25億円 ⇒ 48億円)
・為替差損益	▲52億円 (32億円 ⇒ ▲19億円)
・その他	▲12億円 (▲1億円 ⇒ ▲14億円)

【特別損益】 前年同期比 +52億円 (2009.2Q累計 ▲57億円 ⇒ 2010.2Q累計 ▲5億円)

・訴訟損失引当金繰入額	+69億円 (▲ 69億円 ⇒ 0億円)
・その他	▲17億円 (12億円 ⇒ ▲5億円)

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 2Q累計	2010年度 2Q累計	増減	2009年度 2Q累計	2010年度 2Q累計	増減	2009年度 2Q累計	2010年度 2Q累計	増減
船舶海洋	27	364	+337	652	612	▲40	14	20	+5
車 両	395	1,177	+781	725	630	▲95	37	34	▲3
航空宇宙	465	879	+414	733	830	+97	33	▲11	▲44
ガスタービン・機械	998	653	▲345	834	992	+158	14	61	+47
プラント・環境	375	773	+398	433	388	▲44	17	35	+18
モーターサイクル&エンジン	1,009	1,132	+122	1,009	1,132	+122	▲133	▲11	+121
精密機械	328	680	+352	342	609	+266	▲6	86	+92
そ の 他	429	472	+43	428	519	+91	▲9	9	+18
調 整 額	—	—	—	—	—	—	▲29	▲15	+14
合 計	4,030	6,134	+2,104	5,160	5,717	+556	▲61	209	+270

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

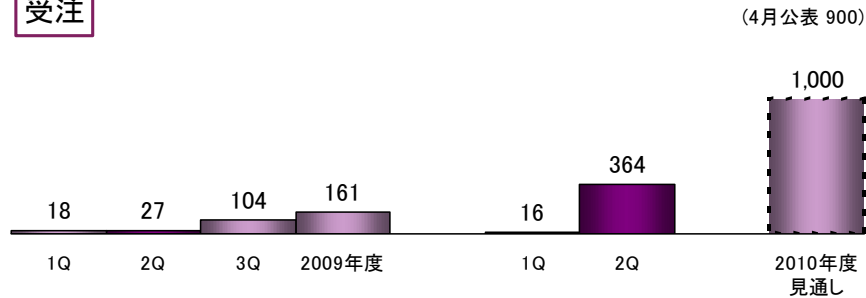
主要製品：LNG船、LPG船、VLCC、バルクキャリア、潜水艦、オフショア関連製品

※ 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

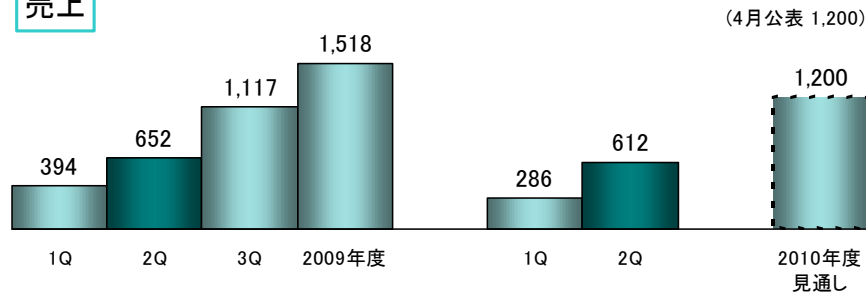
※ 2009年度の営業損益は、2010年度からの新会計基準の考え方に基づき再計算した数値 → [16ページ参照](#)

(億円/各期の数値は累計)

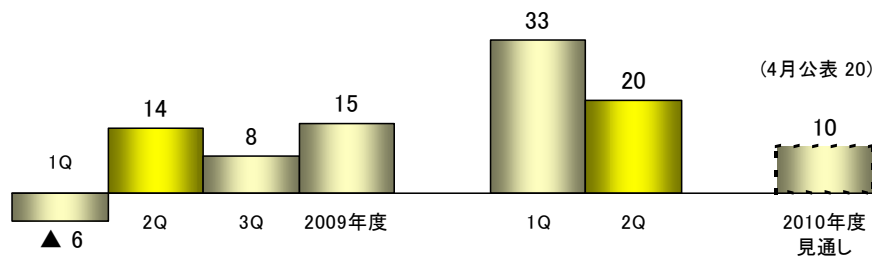
受注



売上



営業損益



◇ 当第2四半期実績 (前年同期比)

受注 潜水艦1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はあったものの、採算性の向上等により増益

<新造船の受注・売上隻数> (隻)

	受注(2Q累計)		売上(2Q累計)	
	2009年度	2010年度	2009年度	2010年度
LNG船			4(2)	3(3)
小型LNG船				1(1)
LPG船			2(2)	2(1)
VLCC			1(0)	
バルクキャリア			7(5)	12(8)
潜水艦		1	2(2)	1(1)
合計	0	1	16(11)	19(14)

注) 括弧内は進行基準売上(内数)

◇ 2010年度見通し (4月公表比)

- ・ 新造船受注増を織り込み、受注見通しを引き上げ
- ・ 為替前提レートの変更等により、損益見通しを引き下げ

◇ (参考)中国での合併事業について

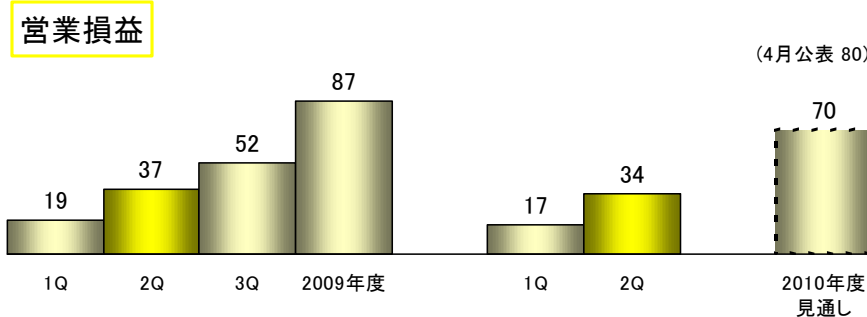
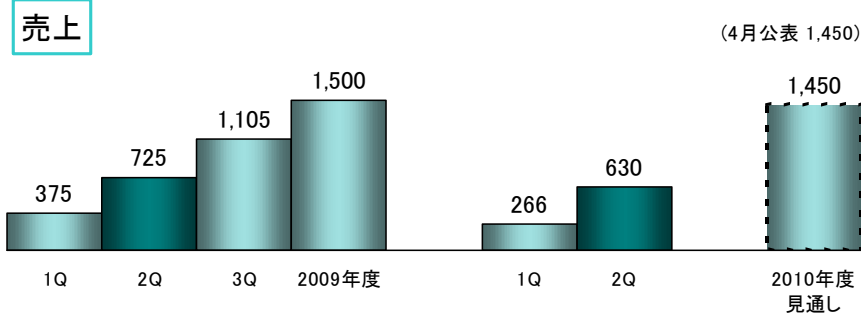
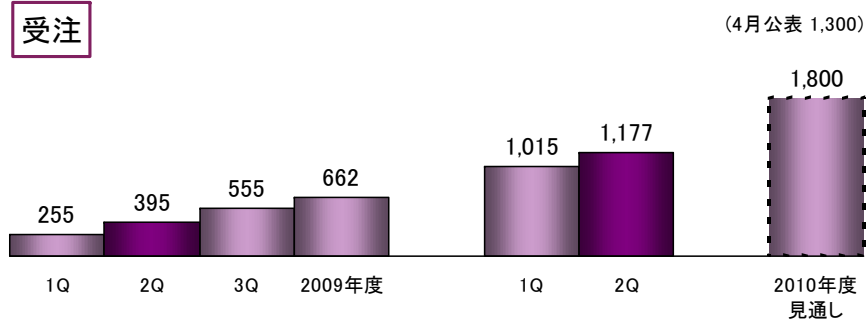
1995年12月、中国海運最大手COSCO社と合併により中国の南通市にNACKSを設立、2008年には拡張工事を完了。当社の技術支援のもと、大型建造ドック2基でCOSCO社をはじめ中国国内外の顧客向けに超大型コンテナ船・大型原油タンカー・大型鉱石運搬船・自動車専用船等、多種多様な商船を建造。
 (持分法適用会社)

車 両

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)



◇ **当第2四半期実績** (前年同期比)

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 減収および円高の影響等はあったものの前年同期並みを維持

◇ **2010年度見通し** (4月公表比)

- ・ 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、受注見通しを引き上げ
- ・ 為替前提レートの変更等により、損益見通しを引き下げ

◇ (参考) **海外新規プロジェクトへの取り組み状況**

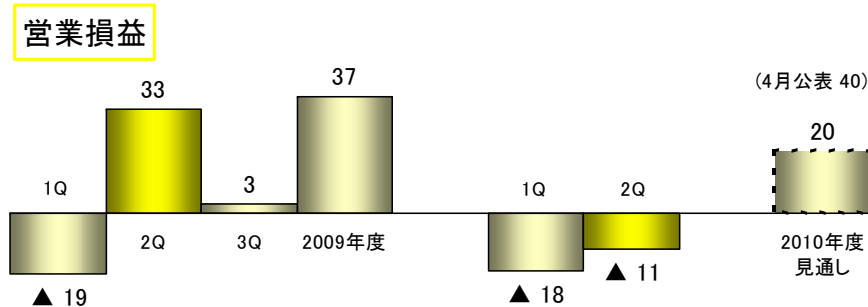
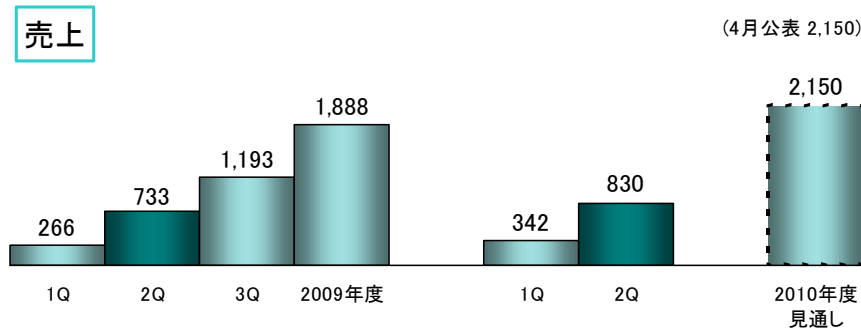
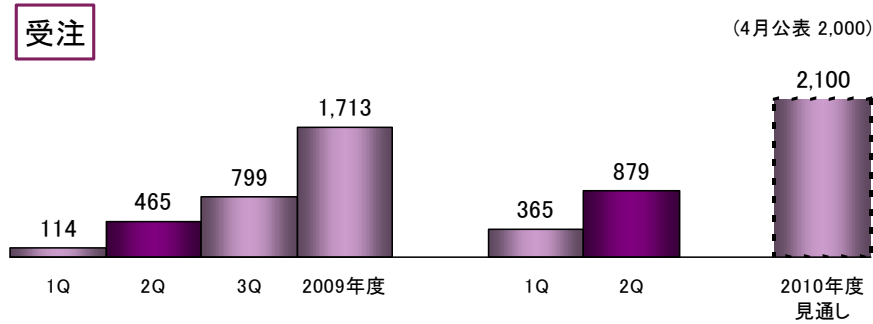
- ・ 北米
 - － 地下鉄、客車・電車を中心に受注活動中
 - － 北米市場向けLRVを開発中
- ・ 高速鉄道
 - － 北米、ベトナム等で計画あり、活動中
- ・ インド貨物専用新線西回廊(1期)(デリー～ムンバイ)
 - － 円借款案件、電気機関車を受注すべく活動中
- ・ アジア地域のE&M案件
 - － 他社とのコンソーシアムにより対応中

航空宇宙

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)



◇ 当第2四半期実績 (前年同期比)

受注 BOEING社向けB777・B787分担製造品等の増加
売上 防需案件およびBOEING社向けB787分担製造品等の増加
営業損益 売上高の増加があったものの、円高の影響および受注工事損失引当金の見直し等により損益悪化

<民需分担製造品の売上機数> (機)

	売上			
	2009年度		2010年度	
	2Q累計	通期	2Q累計	通期見通し
B777	38	77	32	64
B767	4	10	7	16
Embraer170/175	10	16	8	14
Embraer190/195	20	50	42	87

◇ 2010年度見通し (4月公表比)

- ・ 防需案件等の増加により、受注見通しを引き上げ
- ・ 為替前提レート変更等により、損益見通しを引き下げ

◇ (参考)

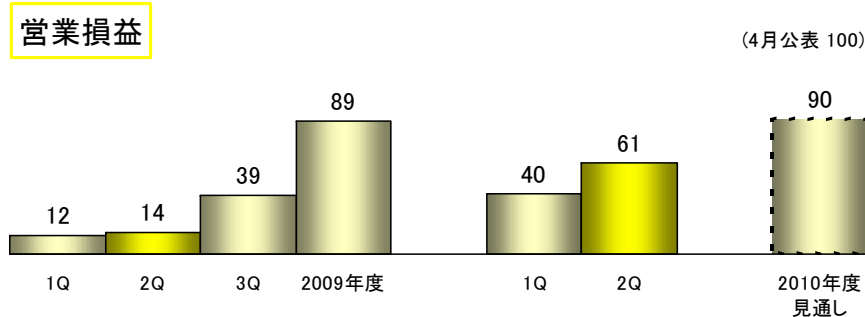
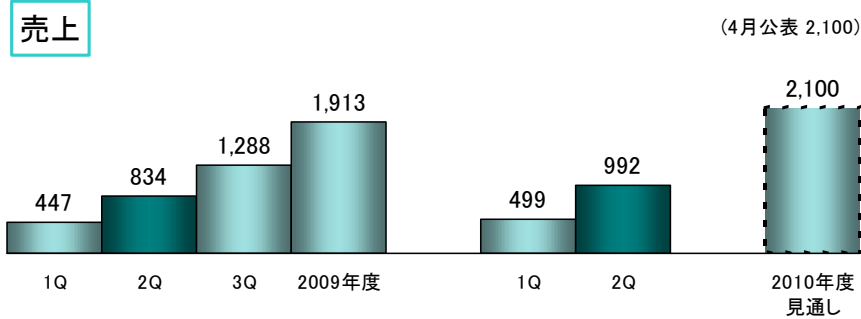
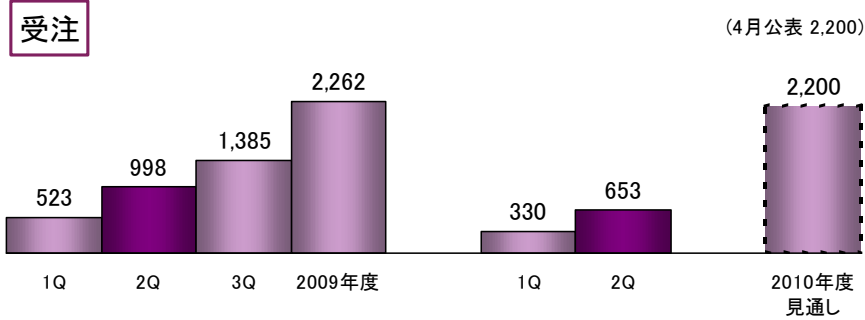
- ・ **防需航空機分野**: 次期輸送機(XC-2)の試作1号機は当社岐阜工場において製造され、2010年1月に初飛行した後、予定した全ての各種社内試験を完了し、2010年3月30日、同工場において防衛省に納入した。
- ・ **民需航空機分野**: 「B787ドリームライナー」の増産に向け、2010年3月、名古屋第一工場に新工場(南工場)が完成。2006年7月に完成した北工場と同様に、各種の最新鋭設備を導入し、複合材部品の加工から前部胴体までの組立を一貫生産できる製造ラインを構築。
- ・ **宇宙分野**: 2010年6月、HII-Aロケット18号機用の衛星フェアリングを出荷。

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)



◇ **当第2四半期実績** (前年同期比)

受注 前年同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 ガス圧縮機設備や防需案件等の増加
営業損益 増収等により増益

◇ **2010年度見通し** (4月公表比)

・ 為替前提レートの変更等により、損益見通しを引き下げ

<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、 低圧圧縮機のプレート、 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

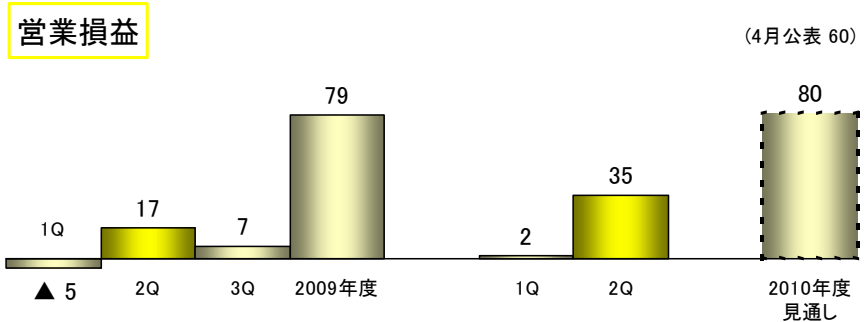
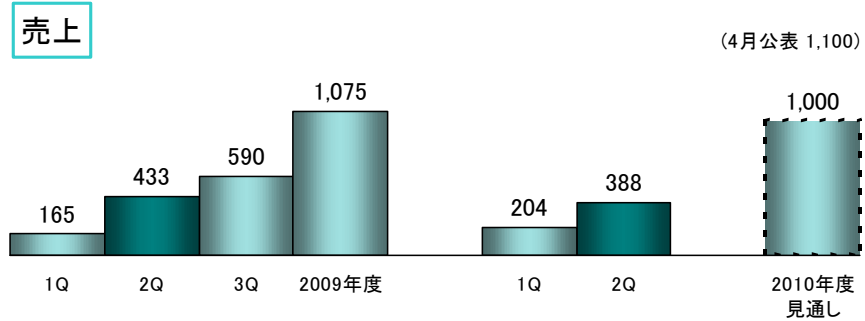
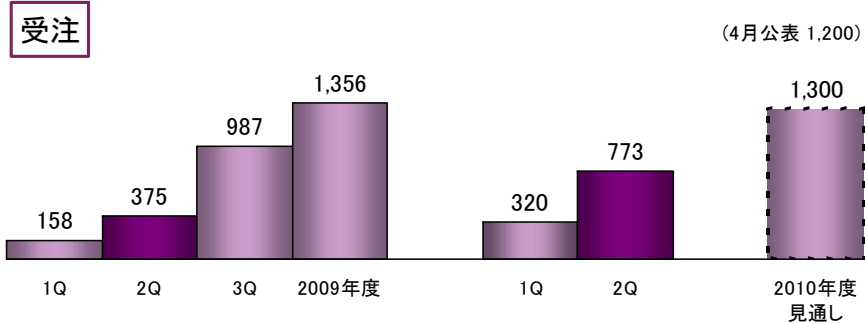
(※) Risk & Revenue Sharing Partner方式

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)



◇ **当第2四半期実績** (前年同期比)

受注 国内外の各種プラントの増加
 売上 海外向け大型プラントの減少
 営業損益 既受注案件の順調な進捗により増益

◇ **2010年度見通し** (4月公表比)

- ・ 環境関連案件等の増加により、受注見通しを引き上げ
- ・ 民間設備投資の低迷により、売上見通しを引き下げ
- ・ 既受注案件の順調な進捗による収益性改善により、損益見通しを引き上げ

◇ **(参考)中国での合併事業について**

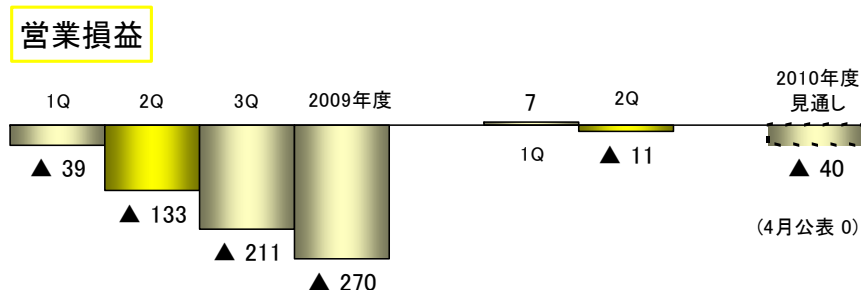
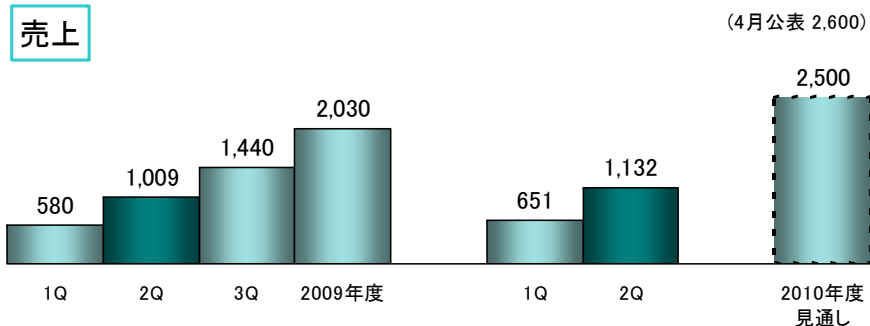
2006年より中国セメント業界最大手のCONCHセメントと合併事業を開始。現在までに3つの合併企業を設立し、中国におけるセメント排熱発電設備・セメント製造設備(プレヒーター、キルン、ミル等)の設計から製造、販売、アフターサービスまでの一貫体制を確立。今後さらに、ガス化炉とセメントキルンを組み合わせたごみ処理設備や高機能膜を利用した水処理設備など、環境保全対策・省エネルギー技術の普及に貢献していく。

モーターサイクル&エンジン

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)



◇ 当第2四半期実績 (前年同期比)

売上 新興国での販売増等

営業損益 円高の影響はあったものの、増収に加え、前年度までに実施した緊急収益改善策の効果が発現したこと等により大幅に改善

◇ 2010年度見通し (4月公表比)

- ・ 新興国での二輪車および汎用エンジンの売上は増加するも、先進国における二輪車市場の回復遅れ、および為替前提レートの変更等により、売上見通しを引き下げ
- ・ 先進国における売上減の影響を、新興国での売上増やモデルミックスの改善による収益性改善、および更なる固定費削減策で補うものの、為替前提レートの変更により、損益見通しを引き下げ

<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			
	2Q累計		通期		2Q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	80	17	129	8	63	16	117
北米(カナダ含む)	44(30)	311	80(49)	563	51(27)	376	118(65)	783
欧州	36	290	72	562	34	236	68	467
新興国等	99	191	228	451	125	286	279	719
合計	189	872	397	1,705	218	961	481	2,086

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)

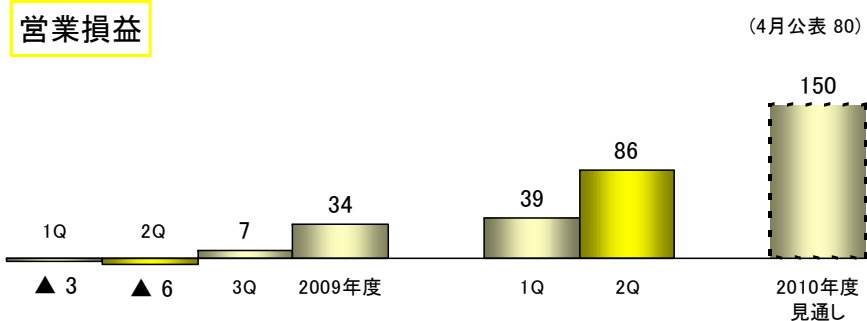
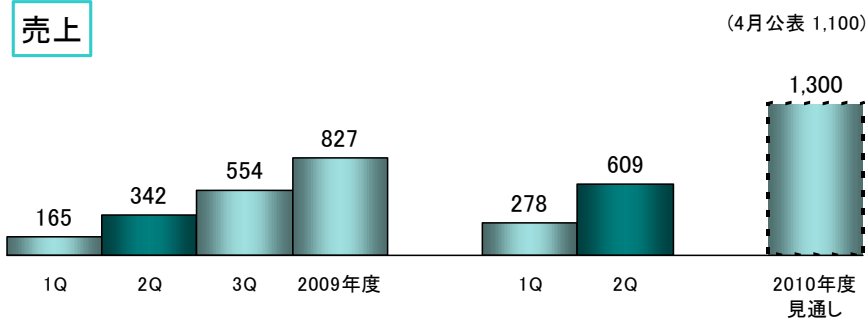
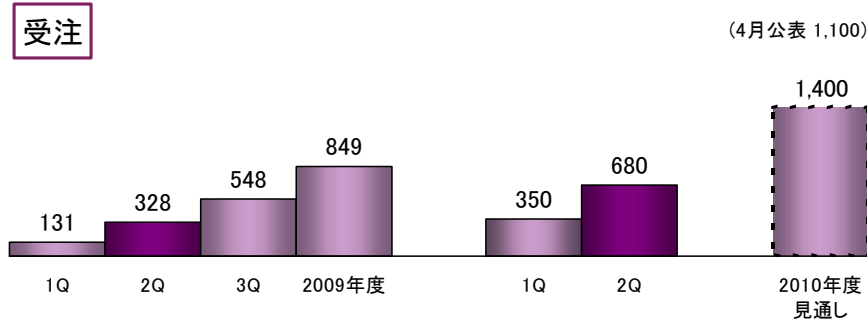
- ・ 中国においてKYMCO社と合併で汎用ガソリンエンジンの生産・販売会社CK&Kを設立。工場は2010年1月より稼働を開始した。(持分法適用会社)
- ・ 2010年7月1日に、インドに二輪車の輸入・販売を手がける現地法人IKMを設立。

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）



◇ 当第2四半期実績 (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改善等により損益改善

◇ 2010年度見通し (4月公表比)

- ・ 新興国での建設機械向け油圧機器の大幅増加により、受注・売上見通しを引き上げ
- ・ 大幅な増収に伴い、損益見通しを引き上げ

◇ (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。さらに、中国企業と合併で浙江省に油圧機器生産会社を設立し、2010年4月より生産を開始した。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、2010年4月に上海に販売会社を設立・営業開始し、今後さらなる成長が見込まれる中国建設機械市場で当社グループのプレゼンスを高めるとともに、事業のさらなる拡大・深化に向けて体制を整えた。

財政状態およびキャッシュフロー

【財政状態】

(億円)

	2009年度 4Q末	2010年度 2Q末
総資産	13,524	13,189
自己資本 (自己資本比率)	2,770 (20.4%)	2,794 (21.1%)
有利子負債残高 (NET有利子負債)	4,289 (3,941)	4,293 (3,941)
NET D/Eレシオ	142%	141%

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 2Q累計	2010年度 2Q累計
営業キャッシュフロー	▲252	481
投資キャッシュフロー	▲364	▲261
フリーキャッシュフロー	▲616	220
財務キャッシュフロー	565	▲200

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	2010年度見通し		増 減	
	実績	4月公表	今回公表	前年度比	4月公表比
受注高	10,012	12,400	13,400	+3,387	+1,000
売上高	11,734	12,800	12,800	+1,065	0
営業損益	▲13	320	320	+333	0
経常損益	142	320	320	+177	0
当期純損益	▲108	200	200	+308	0

実績/前提 レート	ドル(¥/\$)	93	90	83
		ユーロ(¥/EUR)	130	注1) 115

注1) ユーロの前提レートを、7月公表時に4月公表の125円より115円に変更

注2) 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	24	23
ユーロ	3	2

4月公表比

【受注高】

大口受注があった車両、新興国での建設機械向け油圧機器が好調な精密機械を中心に見通しを引き上げ

【売上高】

民間設備投資が低迷しているプラント・環境、為替前提レート変更の影響が大きいモーターサイクル&エンジンでの減収を、精密機械の増収で補い、当初計画を据置き

【損益】

為替前提レート変更の影響はあるものの、精密機械における大幅増益に加え、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、当初計画を据置き

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	2010年度見通し		2009年度	2010年度見通し		2009年度	2010年度見通し	
	実績	4月公表	今回公表	実績	4月公表	今回公表	実績	4月公表	今回公表
船舶海洋	161	900	1,000	1,518	1,200	1,200	15	20	10
車 両	662	1,300	1,800	1,500	1,450	1,450	87	80	70
航空宇宙	1,713	2,000	2,100	1,888	2,150	2,150	37	40	20
ガスタービン・機械	2,262	2,200	2,200	1,913	2,100	2,100	89	100	90
プラント・環境	1,356	1,200	1,300	1,075	1,100	1,000	79	60	80
モーターサイクル&エンジン	2,030	2,600	2,500	2,030	2,600	2,500	▲270	0	▲40
精密機械	849	1,100	1,400	827	1,100	1,300	34	80	150
そ の 他	975	1,100	1,100	978	1,100	1,100	▲10	10	10
調 整 額	—	—	—	—	—	—	▲75	▲70	▲70
合 計	10,012	12,400	13,400	11,734	12,800	12,800	▲13	320	320

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

研究開発費・設備投資・期末従業員数

(億円・人)

	2009年度	2010年度見通し				
	実績	4月公表	今回公表	増減	増減理由	
研究開発費	380 (172)	405 —	405 (160)	0		
設備投資	592 (343)	660 —	700 (234)	+40	精密機械事業の増産設備等	
減価償却費	514 (235)	540 —	510 (233)	▲30		
	国内	24,396 (24,712)	24,600 —	24,600 (24,661)	0	
	海外	7,901 (7,914)	7,800 —	8,100 (7,848)	+300	海外子会社における人員増等
期末従業員数	32,297 (32,626)	32,400 —	32,700 (32,509)	+300		

注) 括弧内の数字は2Q実績を表す

(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。