

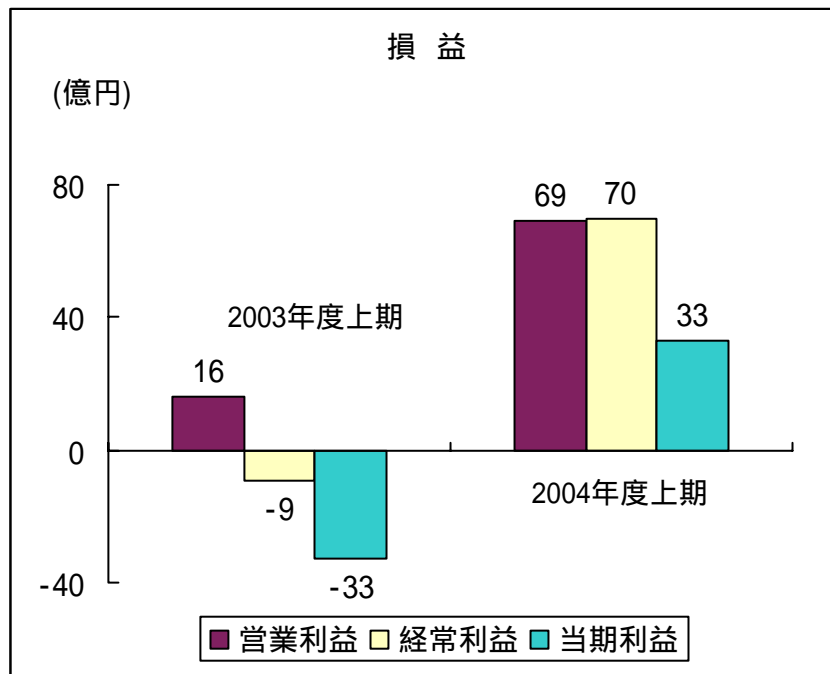
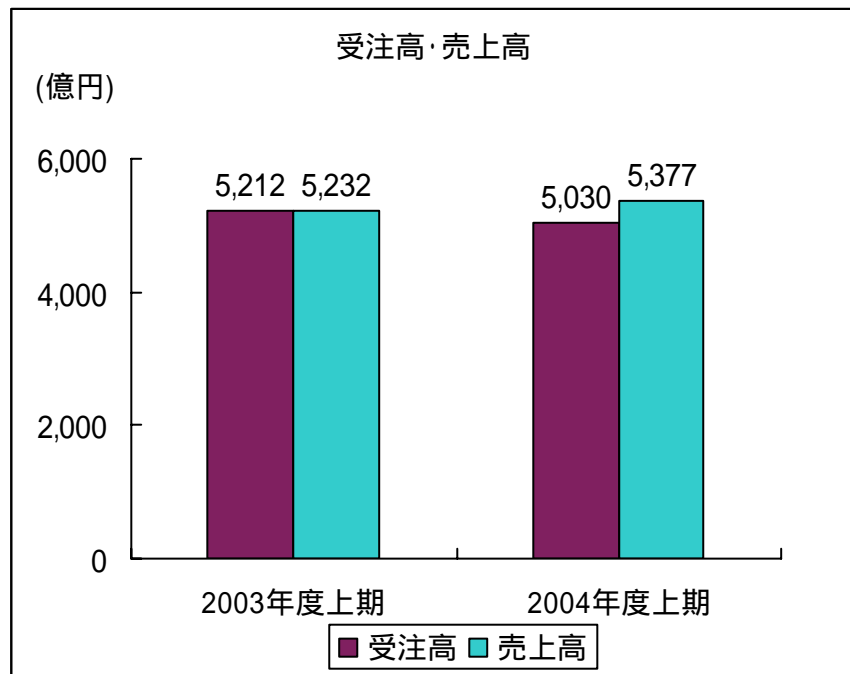
2005年3月期中間決算説明会資料

2004年11月2日

川崎重工業株式会社



2005年3月期 連結中間決算の概要



売上加重平均レート

| | 2003年度上期 | 2004年度上期 |
|------------|----------|------------|
| ドル(¥/\$) | 119 | 110 |
| ユーロ(¥/EUR) | 132 | 135 |

(億円)

| | 2003年度上期 | 2004年度上期 | 増減 |
|------|----------|-----------|------|
| 営業利益 | 16 | 69 | + 53 |
| 経常利益 | 9 | 70 | + 79 |
| 当期利益 | 33 | 33 | + 66 |

対前年同期比損益増減要因分析

◇営業損益の増減要因(+53億円)

| | |
|--|-------|
| 為替による影響 | 80億円 |
| 汎用機事業の販売促進費の減少等、販売費及び一般管理費の減少 | +57億円 |
| 会計方針の変更による影響 (工事進行基準範囲の拡大及び汎用機主要販売子会社の決算期間変更) | +49億円 |
| コストダウン他 | +27億円 |

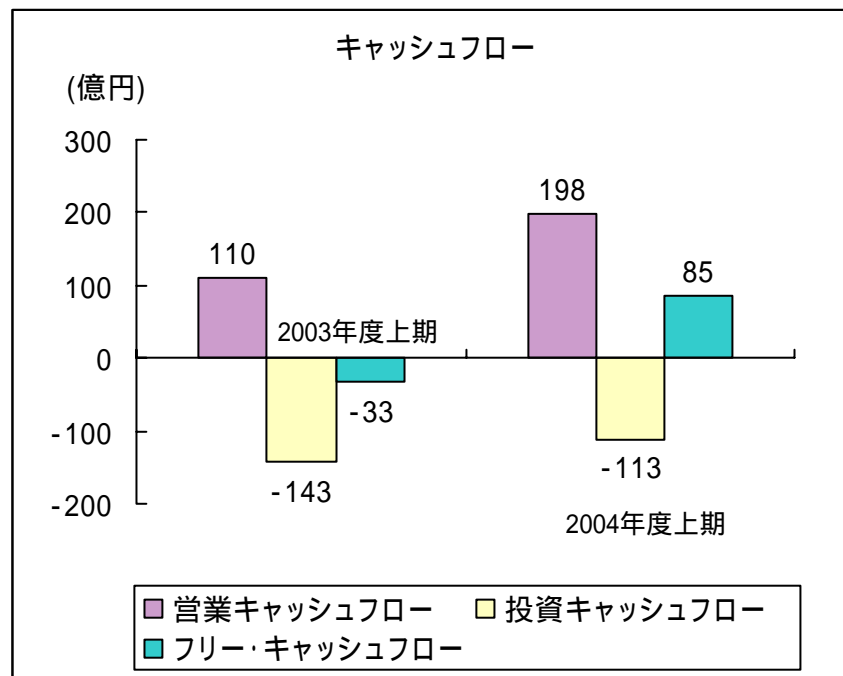
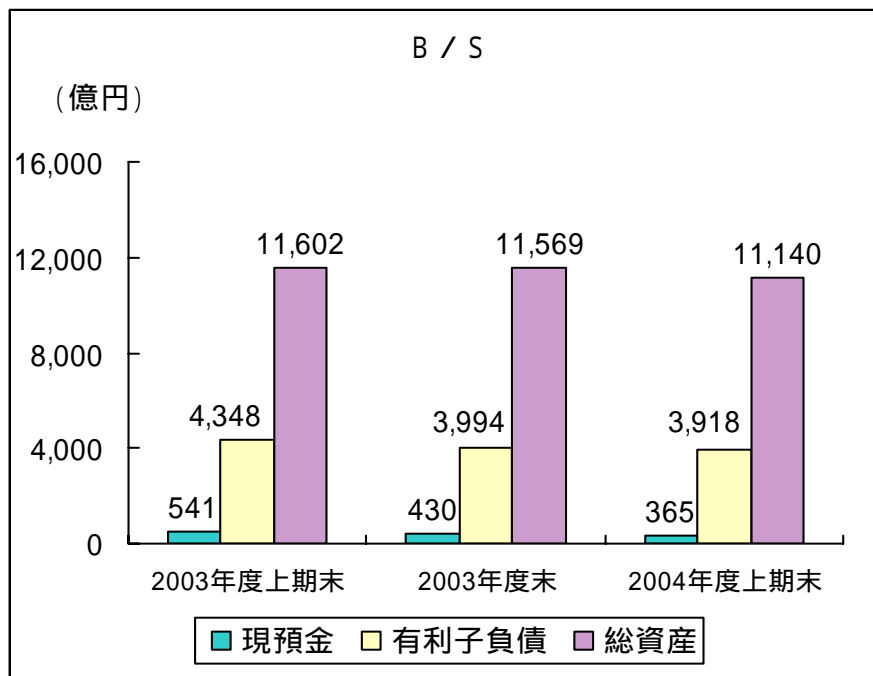
◇営業外損益の増減要因(+26億円)

| | |
|-----------------------|-------|
| 金融収支 | +14億円 |
| 有価証券売却益 | +6億円 |
| 為替差損益(前上期 8億円 当上期5億円) | +13億円 |
| その他 | 7億円 |

◇特別損益の増減要因(1億円)

| | |
|------------------------|-----|
| 子会社株式売却益(前上期1億円 当上期ゼロ) | 1億円 |
|------------------------|-----|

有利子負債およびキャッシュフロー

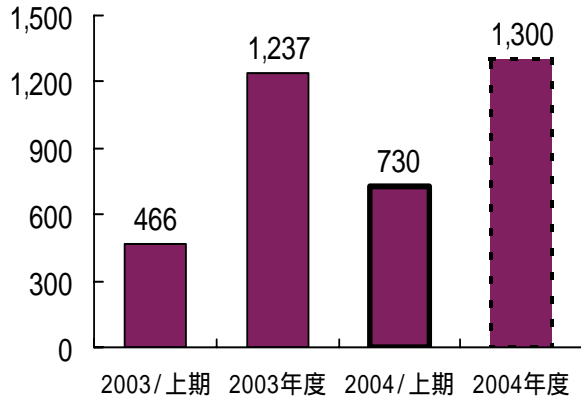


| | 2003/ 上期末 | 2003年度末 | 2004/ 上期末 |
|------------|-----------|---------|-----------|
| NET有利子負債 | 3,807 | 3,564 | 3,553 |
| NET D/Eレシオ | 211% | 187% | 183% |

船舶

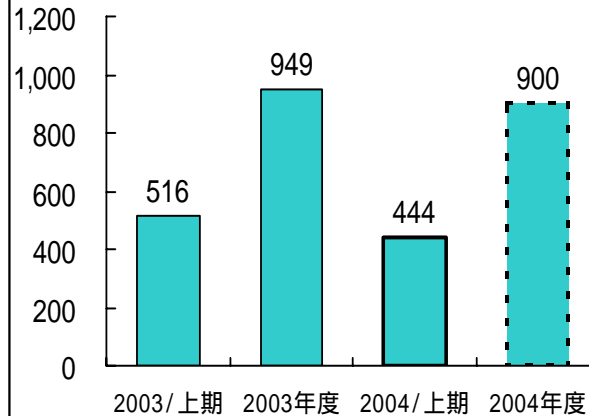
受注高

(億円)



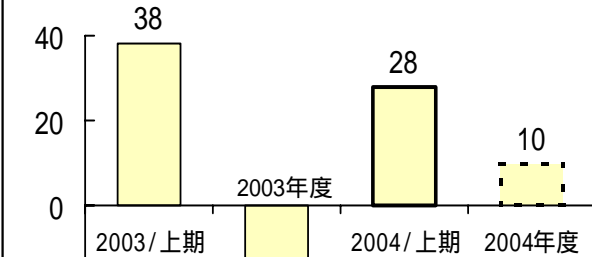
売上高

(億円)



営業利益

(億円)



2003年度上期

| | |
|---------|----|
| LNG船 | 1隻 |
| VLCC | 1隻 |
| バルクキャリア | 8隻 |

2004年度上期

| | |
|---------|----|
| LNG船 | 2隻 |
| LPG船 | 1隻 |
| VLCC | 2隻 |
| バルクキャリア | 1隻 |

2003年度上期

| | |
|---------|-------|
| LNG船 | 4(2)隻 |
| LPG船 | 4(2)隻 |
| バルクキャリア | 2隻 |
| 潜水艦 | 2(2)隻 |

2004年度上期

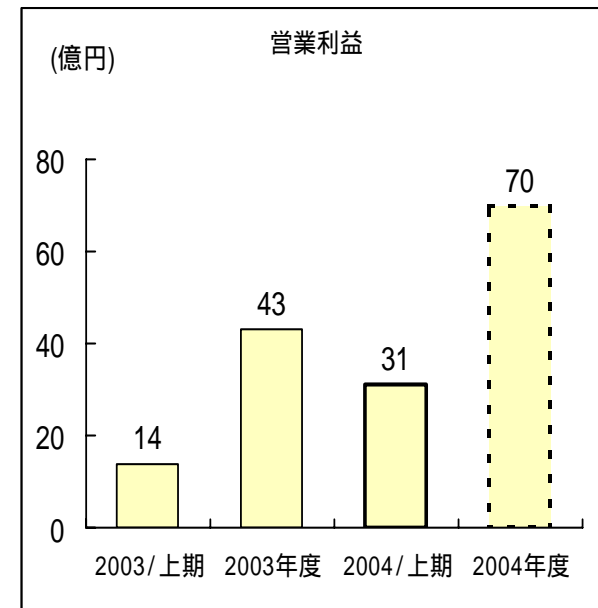
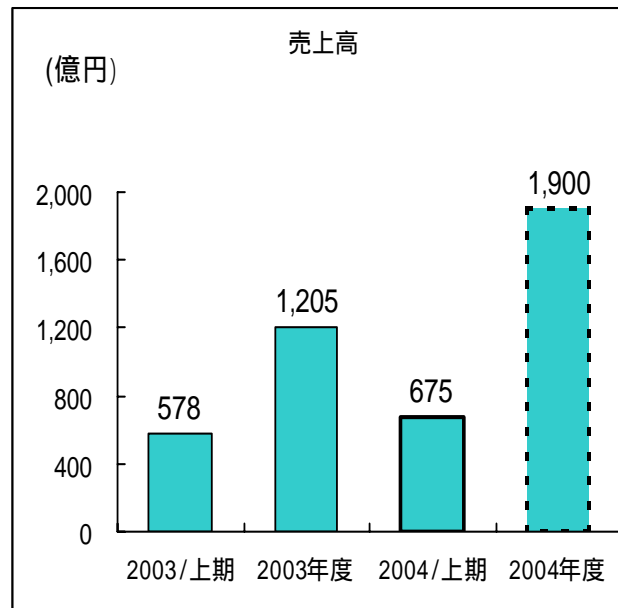
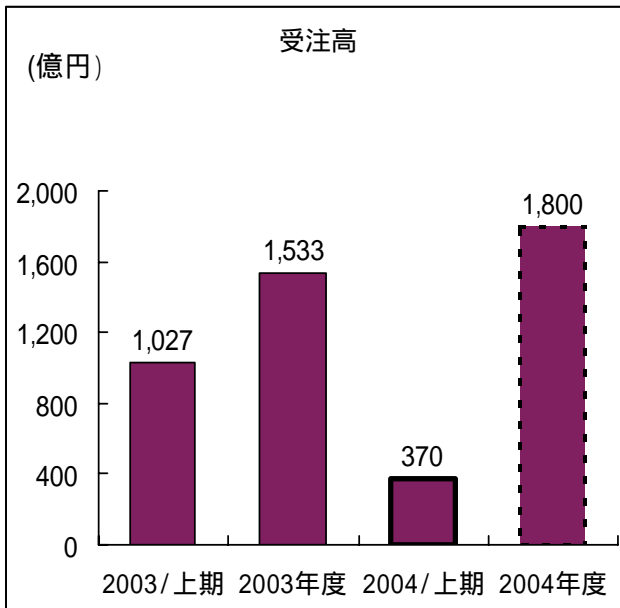
| | |
|---------|-------|
| LNG船 | 4(3)隻 |
| LPG船 | 3(2)隻 |
| バルクキャリア | 2隻 |
| 潜水艦 | 1(1)隻 |

【2004年度上期業績(対前年同期比)】

- * LNG船、VLCC等の大型船の受注増
- * LNG船、潜水艦の売上・利益減
- * 為替の影響による利益減

注) 括弧内は進行基準売上(内数)

車 両



〔2004年度上期受注実績(対前年同期比)〕

〔2004年度上期売上実績(対前年同期比)〕

〔2004年度上期損益実績(対前年同期比)〕

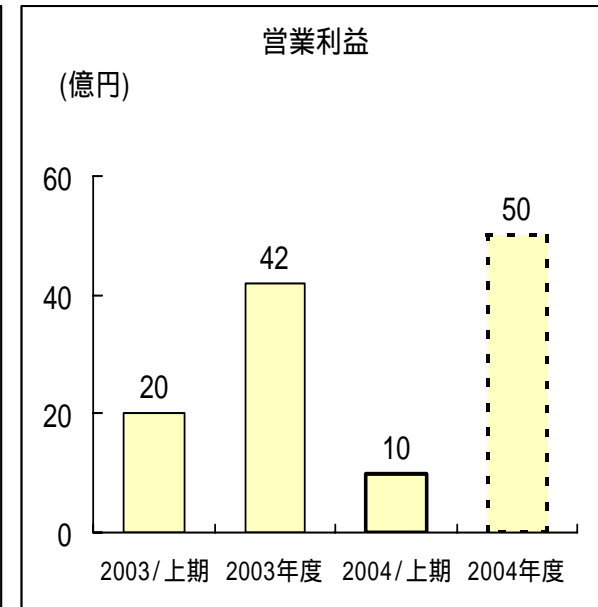
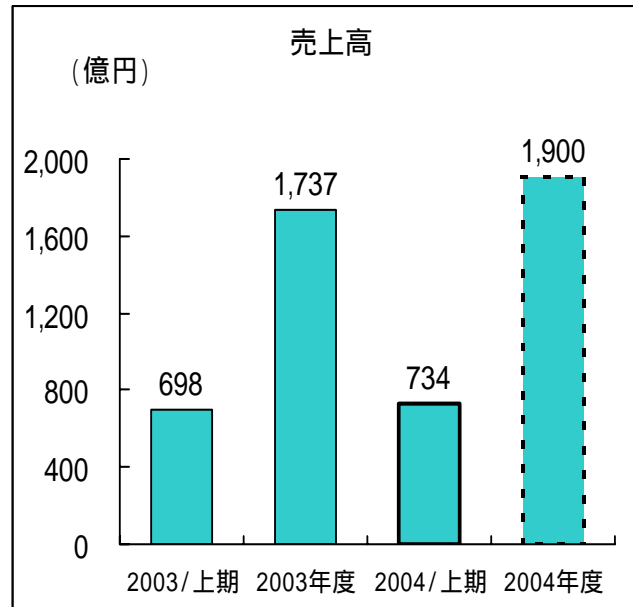
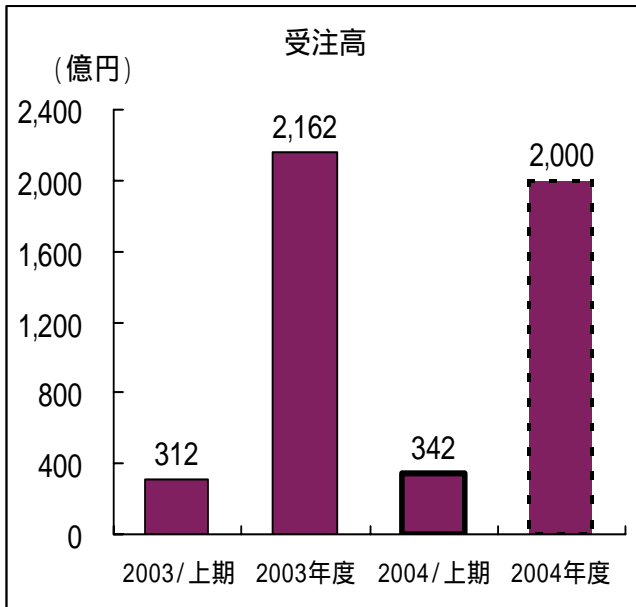
* 海外大型受注案件の受注減

* 台湾高速鉄道車両、同軌道工事の売上増

* 台湾高速鉄道車両、同軌道工事の売上増による利益増

(参考)2003年度上期の主な海外受注案件
 ・NY地下鉄R142A追加車両(80両/約88百万\$)
 ・台北市向け地下鉄(321両/約530億円)

航空宇宙



< 民需分担生産品の売上機数 >

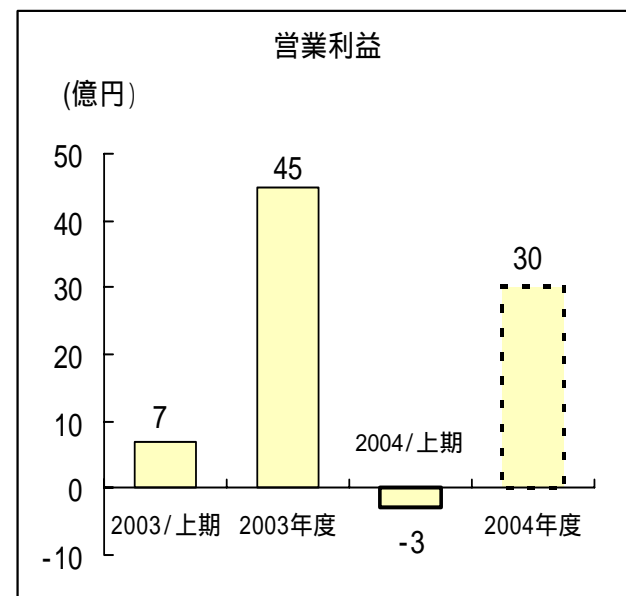
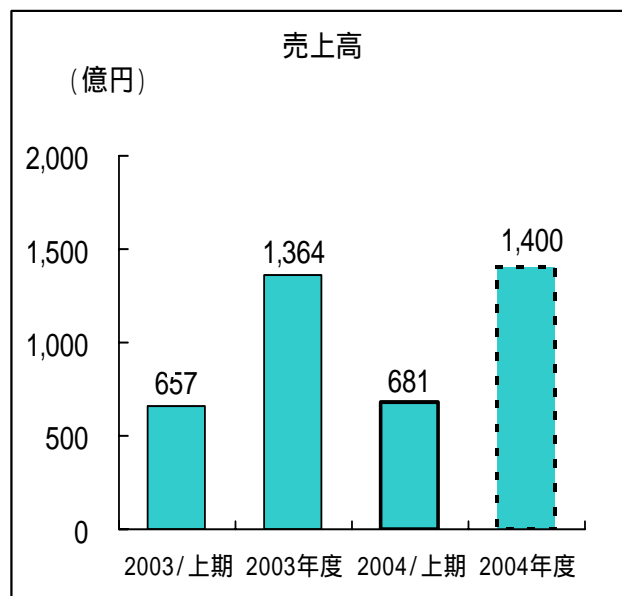
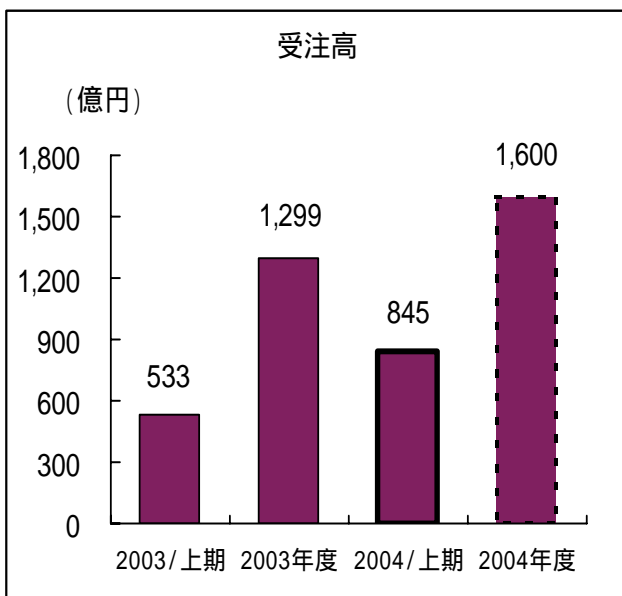
(機)

| | 売上 | | | |
|------------|--------|----|--------|---------|
| | 2003年度 | | 2004年度 | |
| | 上期 | 通期 | 上期 | 通期(見通し) |
| B777 | 20 | 39 | 17 | 39 |
| B767 | 6 | 10 | 6 | 10 |
| Embraer170 | 15 | 36 | 39 | 77 |
| Embraer195 | 1 | 3 | 1 | 9 |

【2004年度上期業績(対前年同期比)】

- * 工事進行基準の範囲拡大による売上増
- * ボーイング社向けの売上・利益減
- * 為替の影響による利益減

ガスタービン・機械



【2004年度上期受注実績(対前年同期比)】

- * 海外向け民間航空機用エンジンの受注増
- * LNG船用蒸気タービン等の受注増

【2004年度上期売上実績(対前年同期比)】

- * 空力機械などの売上増

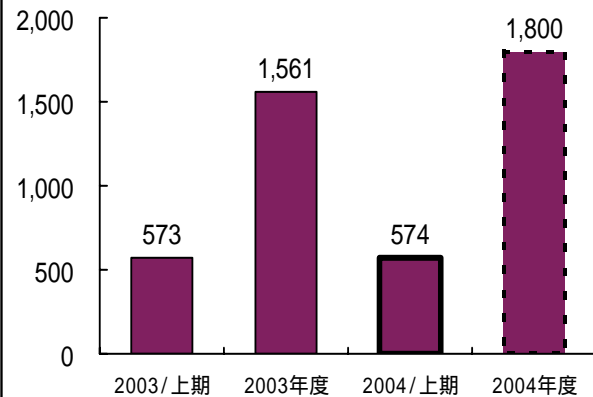
【2004年度上期損益実績(対前年同期比)】

- * 新型ガスタービン発電装置の拡販投資負担増、民間航空機用エンジンの開発費償却による利益減

プラント・環境・鉄構

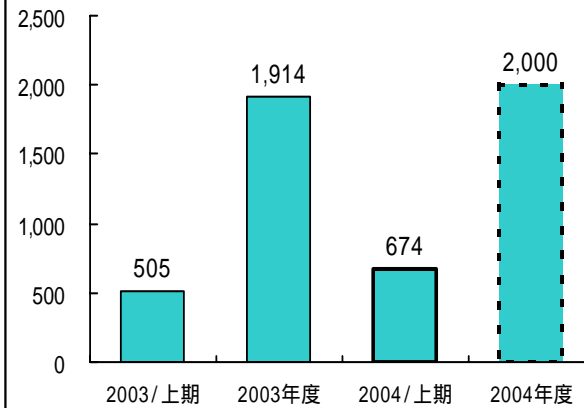
受注高

(億円)



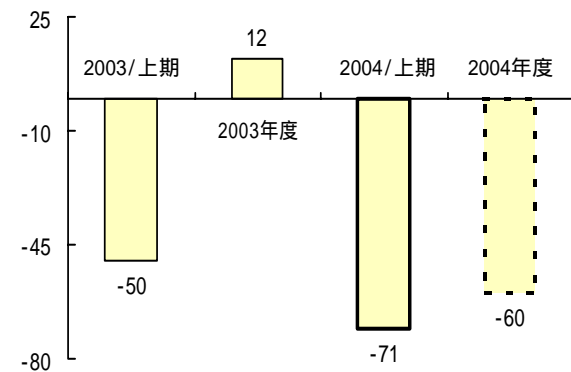
売上高

(億円)



営業利益

(億円)



< 大口受注案件 >

2004年度上期

- ・東京都/世田谷清掃工場建設工事

2003年度上期

- ・インドネシア/アネカタンバン向けフェロニッケル生産プラント

< 大口売上案件 >

2004年度上期

- ・インドネシア/アネカタンバン向けフェロニッケル生産プラント
- ・イラン/アンモニア・肥料プラント
- ・福岡グリーンエナジー向けごみ焼却炉

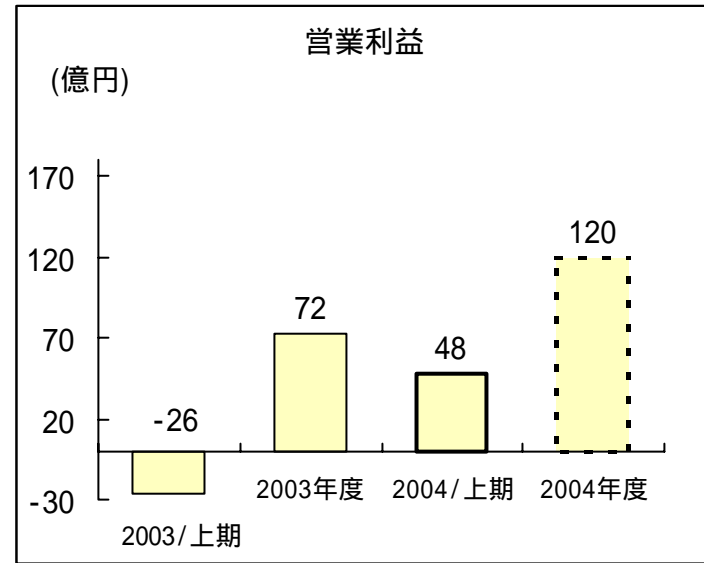
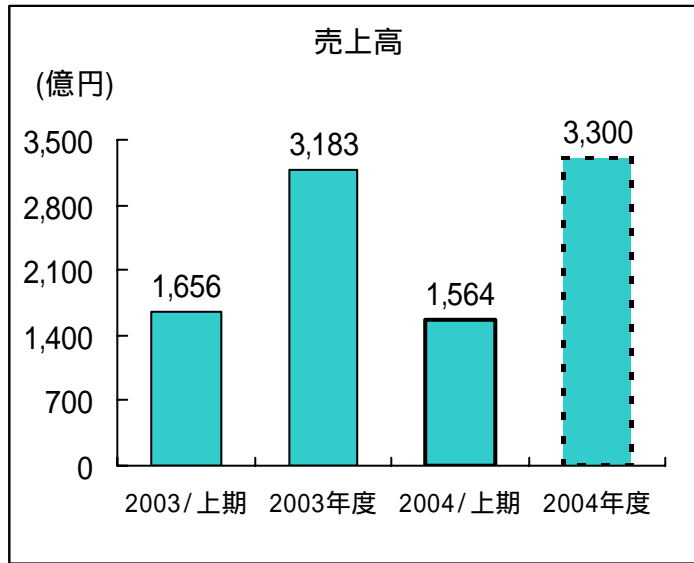
2003年度上期

- ・福岡グリーンエナジー向けごみ焼却炉
- ・ブラジル/Foltaleza向けCCPP

【2004年度上期業績(対前年同期比)】

- * 海外プラント案件の売上増
- * プラント工事のコスト増による利益減
(工程遅延や追加工事の発生)

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 | | | |
|-----|--------|-------|---------|-------|--------|-------|----------|-------|
| | 上期 | | 通期 | | 上期 | | 通期(見通し) | |
| | 台数 | 金額 | 台数 | 金額 | 台数 | 金額 | 台数 | 金額 |
| 国内 | 21 | 111 | 48 | 251 | 23 | 119 | 38 | 202 |
| 北米 | 85(40) | 627 | 191(92) | 1,278 | 87(36) | 555 | 220(108) | 1,351 |
| 欧州 | 48 | 394 | 79 | 612 | 41 | 355 | 81 | 643 |
| その他 | 61 | 124 | 150 | 300 | 96 | 166 | 192 | 330 |
| 合計 | 215 | 1,256 | 468 | 2,441 | 247 | 1,195 | 531 | 2,526 |

【2004年度上期業績(対前年同期比)】

* 減収増益

減収・・ 為替の影響
汎用機主要販売子会社の決算期間変更による影響

増益・・ 04モデルの新型車販売好調、流通在庫の減少 販売促進費減
産業用ロボット生産増
コスト削減

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)

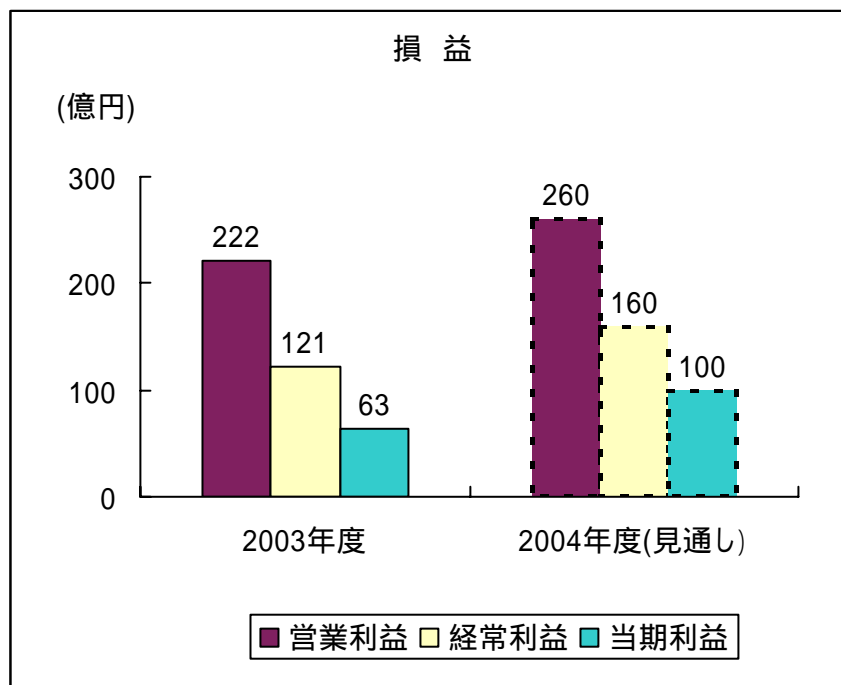
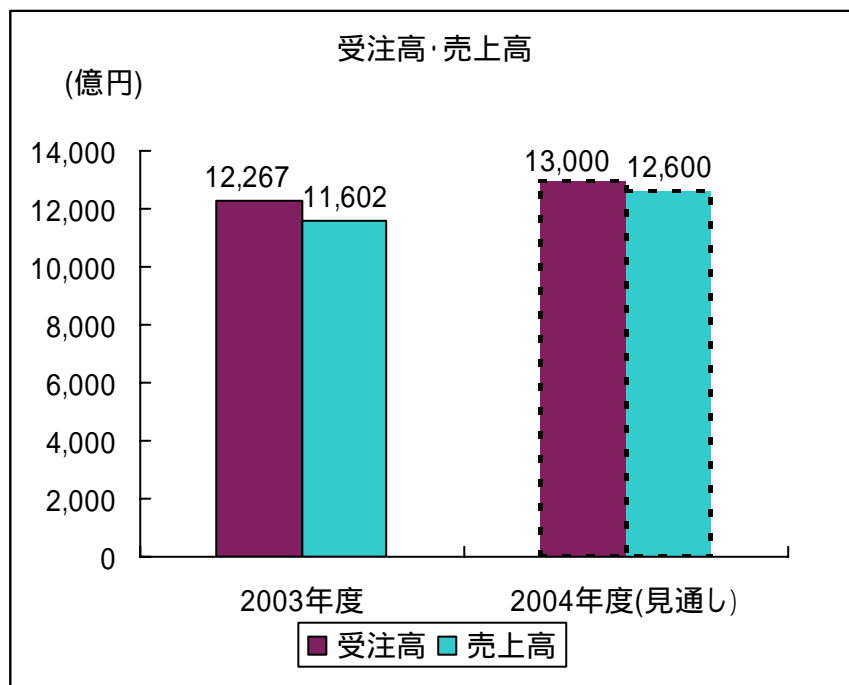
研究開発費・設備投資・期末従業員数

(億円・人)

| | 2003年度 上期 (実績) | 2003年度 通期 (実績) | 2004年度 上期 (実績) | 2004年度 通期 (見通し) |
|---------------------|----------------------|----------------------|----------------------|-----------------------|
| 研究開発費 _{注)} | 135 | 310 | 117 | 300 |
| 設備投資 | 217 | 415 | 141 | 350 |
| 減価償却費 | 157 | 325 | 151 | 330 |
| 国内 | 24,465 | 23,957 | 23,576 | 23,400 |
| 海外 | 5,186 | 5,349 | 5,550 | 5,700 |
| 期末従業員数 | 29,651 | 29,306 | 29,126 | 29,100 |

注) 汎用機事業の改良研究費を含む。

2004年度業績見通し



| | 2003年度 売上加重 平均レート | 2004年度前提レート | |
|------------|-------------------------|-------------|------------|
| | | 5月公表 | 今回公表 |
| ドル(¥/\$) | 113 | 105 | 105 |
| ユーロ(¥/EUR) | 133 | 125 | 125 |

注) 前提レートは見通し公表時点の為替のエクスポージャーに対して適用。

(億円)

| | 2003年度 実績 | 2004年度見通し | |
|------|--------------|-----------|------------|
| | | 5月公表 | 今回公表 |
| 営業利益 | 222 | 260 | 260 |
| 経常利益 | 121 | 160 | 160 |
| 当期利益 | 63 | 100 | 100 |

2004年度セグメント別業績見通し

(億円)

| | 2003年度実績 | | 2004年度見通し | | | |
|------------|----------|------|-----------|------|--------|------|
| | | | 5月公表 | | 今回公表 | |
| | 売上高 | 営業利益 | 売上高 | 営業利益 | 売上高 | 営業利益 |
| 船舶 | 949 | 23 | 900 | 0 | 900 | 10 |
| 車両 | 1,205 | 43 | 1,800 | 55 | 1,900 | 70 |
| 航空宇宙 | 1,737 | 42 | 1,800 | 40 | 1,900 | 50 |
| ガスタービン・機械 | 1,364 | 45 | 1,400 | 30 | 1,400 | 30 |
| プラント・環境・鉄構 | 1,914 | 12 | 2,100 | 15 | 2,000 | 60 |
| 汎用機 | 3,183 | 72 | 3,100 | 90 | 3,300 | 120 |
| その他 | 1,247 | 30 | 1,200 | 30 | 1,200 | 40 |
| 合計 | 11,602 | 222 | 12,300 | 260 | 12,600 | 260 |

| | | | |
|------------|-----|-----|-----|
| ドル(¥/\$) | 113 | 105 | 105 |
| ユーロ(¥/EUR) | 133 | 125 | 125 |

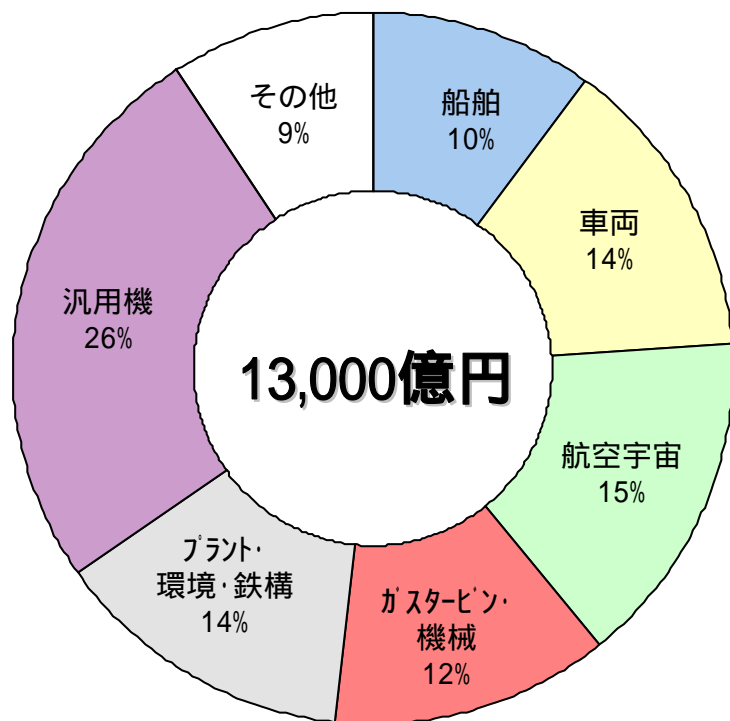
2004年度セグメント別受注高の見通し

(億円)

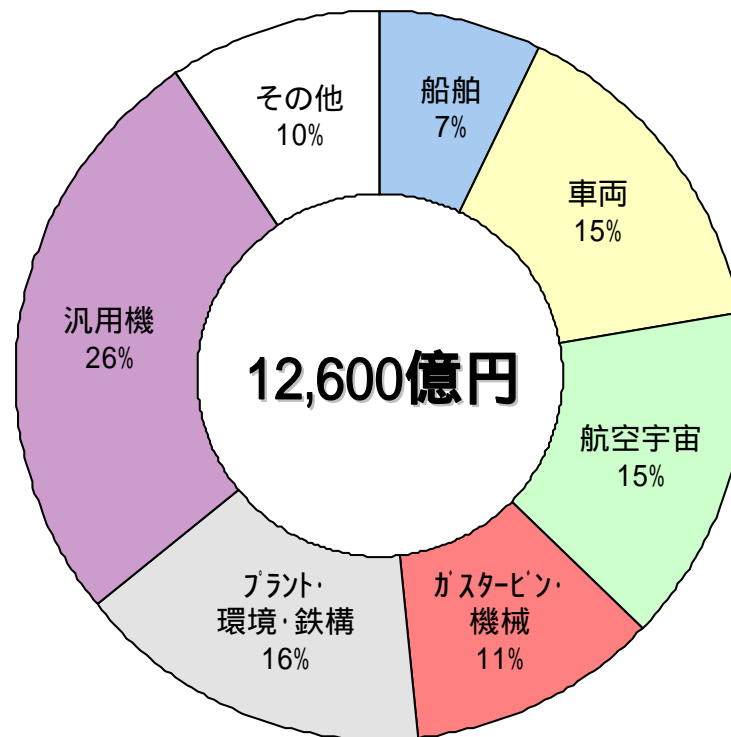
| | 2003年度実績 | 2004年度見通し | |
|------------|----------|-----------|--------|
| | | 5月公表 | 今回公表 |
| 船 舶 | 1,237 | 900 | 1,300 |
| 車 両 | 1,533 | 1,800 | 1,800 |
| 航空宇宙 | 2,162 | 2,000 | 2,000 |
| ガスタービン・機械 | 1,299 | 1,500 | 1,600 |
| プラント・環境・鉄構 | 1,561 | 2,000 | 1,800 |
| 汎 用 機 | 3,183 | 3,100 | 3,300 |
| そ の 他 | 1,289 | 1,200 | 1,200 |
| 合 計 | 12,267 | 12,500 | 13,000 |

連結セグメント別の状況(2004年度見通し)

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に依拠して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。