

経営概況説明資料

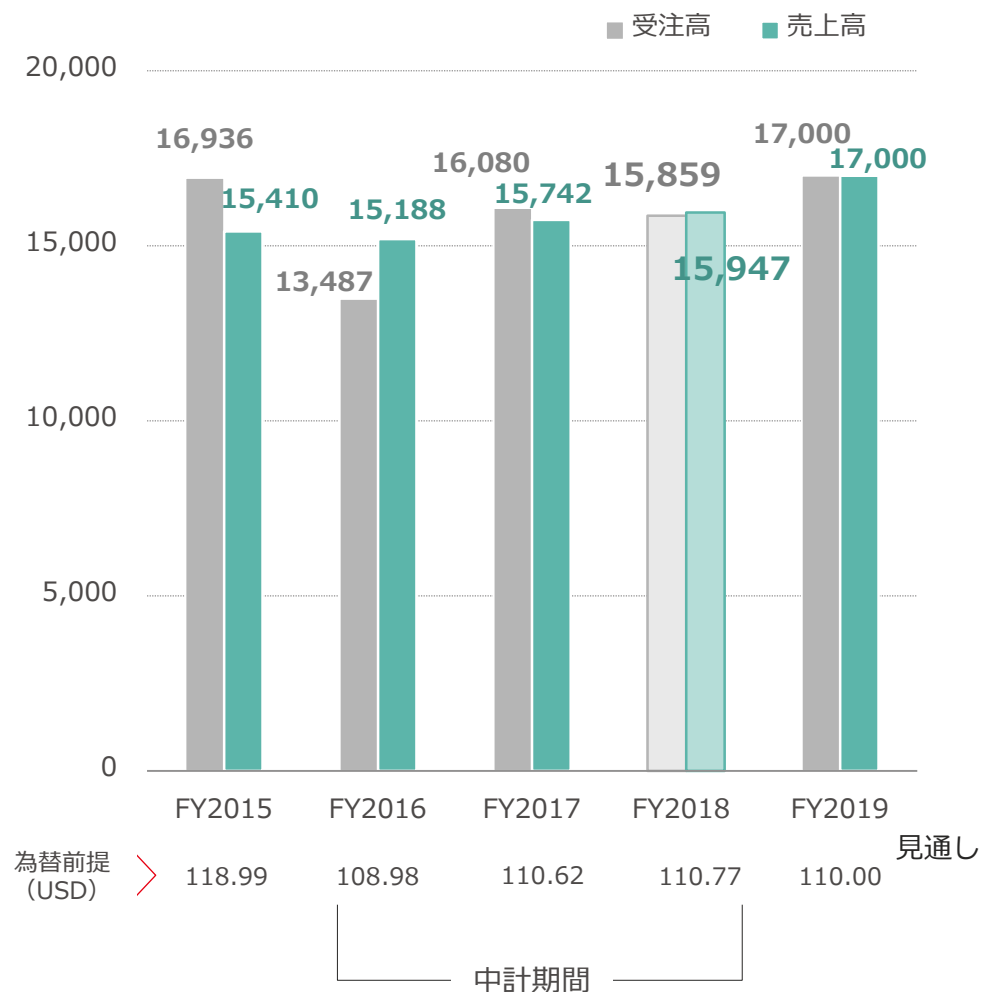
2019年4月25日

川崎重工業株式会社

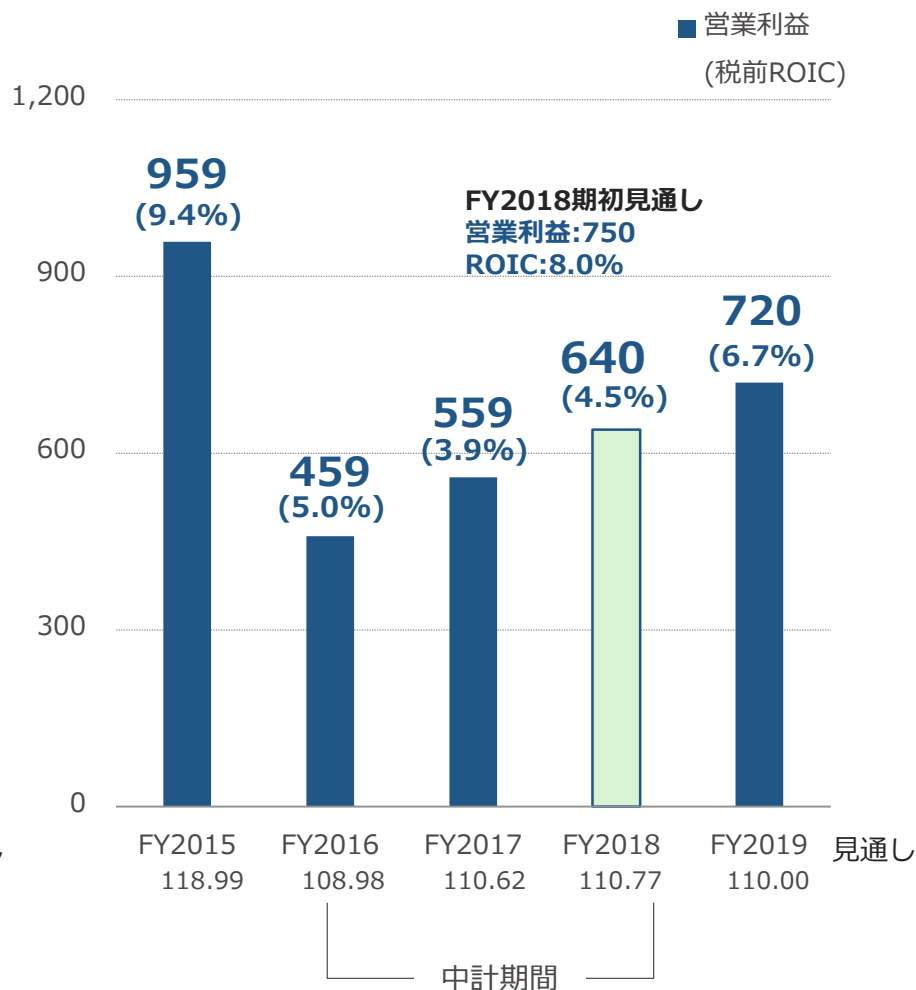


業績推移

[億円]



[億円]



車両事業再建委員会の検討結果報告

車両事業での損失計上の要因

受注時のリスク判断、コスト管理、設計管理、品質管理等に原因

M9

- 追加車両の発注両数が大幅減少となり、資材費等のスケールメリットが限定的
- 収益改善活動の未達や予想を上回る調達品の値上がり等による資材費の増加
- 顧客との仕様解釈等の合意に時間を要し、工程遅れが発生

国内案件

- コストダウン目標の未達
- 想定を上回る資材費の値上がり
- 顧客との仕様解釈の相違

北米その他
(WMATA*配線等)

- 配線の施工不良が判明し、納入済み車両にも改修が必要(作業手順書や教育に問題)

*Washington Metropolitan Area Transit Authority

車両事業再建委員会での検討結果

下記方針の徹底により、再建は可能と判断

方針① プロジェクト管理の抜本的強化

方針② 品質管理の是正

「質主量従」方針の徹底

方針③

- | | |
|-----|--|
| 国内 | <ul style="list-style-type: none">・車両メーカー間における過度な競争環境が継続する中、技術力を活かした非価格競争力の維持・強化による適正価格での受注・付加価値の高い車両キーコンポ^oネット供給 |
| 北米 | <ul style="list-style-type: none">・過去の納入実績を踏まえ当社が優位性を発揮できる事業者を中心とした事業展開(NY地下鉄等)・IoT技術を生かした軌道モニタリング事業等の新事業促進 |
| アジア | <ul style="list-style-type: none">・日本政府の鉄道インフラ輸出促進によるアジア円借款案件が多数見込まれる中、採算性を確保し、リスクの少ない円借款案件を中心に対応 |
| 共通 | <ul style="list-style-type: none">・車両納入両数の増加を背景としたストック型ビジネスの国内外での拡大 |

北米案件の状況

M9



<進捗状況>

2019年3月末現在、パイロット車14両は、米国ニューヨーク州ヨンカース工場、および客先サイトにて、納入に向けた試験等を実施中。

量産78両は、60両目まで同ネブラスカ州リンカーン工場にて製造に着手済み。うち20両はヨンカース工場へ発送済み。

オプション契約については2019年1月に受注。

<主要工程>

2013年9月 ベース（92両）受注
2019年1月 オプション（110両）受注
2019年5月 初号機引渡し
2020年12月 最終号機納入予定

<案件概要>

案件名： ロングアイランド鉄道向け通勤車両
両数： ベース 92両 + オプション110両
仕様： 25.9m（長さ）×3.2m（幅）×4.0m（高さ）
ステンレス鋼車体

R211



<進捗状況>

2019年3月末現在、設計フェーズにあり、モックアップレビュー用の実物車両を兵庫工場にて製作中。

また、2019年1月より同工場にてプロトタイプ車両の製造に着手しており、今後リンカーン工場にて艀装工事を実施予定。

<主要工程>

2018年2月 ベース（535両）受注
2021年8月 初号機引渡し
2021年9月 量産車納入開始
2023年8月 ベース最終車両納入予定

<案件概要>

案件名： ニューヨーク市交通局向け地下鉄車両
両数： ベース 535両 + （オプション最大1,077両）
仕様： 18.4m（長さ）×3.0m（幅）×3.7m（高さ）
ステンレス鋼車体

船舶海洋事業の構造改革の 進捗状況について

1. 構造改革の推進状況

基本方針:

ガス船を主体としつつ商船建造の軸足を国内から中国にシフト

重点施策:

国内ドック削減 (2 → 1)
中国ドック増設 (3 → 4)

生産性向上
(製造コスト改善、固定費削減)

受注確保
(LNG、LPG他ガス関連船
3-4隻/年)

達成状況:

○
中国新ドックは2019年3月より
運用開始

○
当初想定 of 目標達成に向けた
ステージゲートを順調にクリア

×
2017-18: LNG受注ゼロ、
LPG3隻、ガス関連船1隻

総括:

着実に重点施策を実行したものの、新造船市況の低迷、韓国勢の安値攻勢及びターゲットとしていた大型LNG案件の出件遅れもあり、LNG船受注が遅れている。経済合理性の観点から固定費回収を目的にばら積み船を受注。



2017年度下期より黒字に転換していたが、
2019年度は一時的な操業不足や案件の採算性低下により、**赤字になる見込み**

2. 今後の事業方針

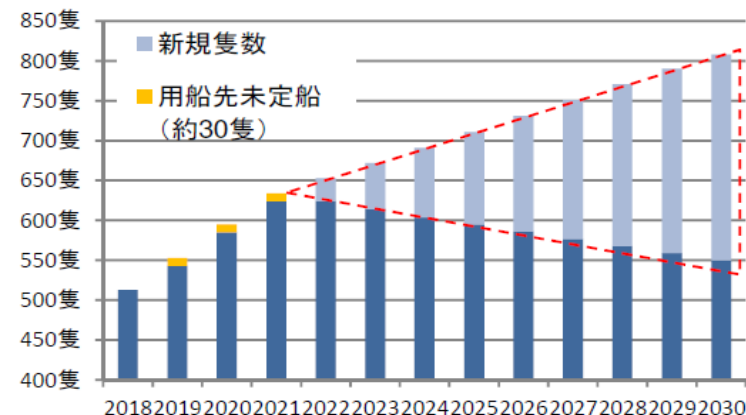
現状認識

- アジアのLNG需要拡大に伴い、LNG船の需要も拡大
- 今年からモザンビーク・カタール等の大型LNGプロジェクトが具体化、LNG船商談が本格的に動き出す見込み
- 各種環境規制の強化により、ガス関連船の需要の増大が明確化

事業方針

- 時間はかかるものの市況回復は明らかであり、中国合併造船所との共同受注・分担建造等の一体運営の深化を図る。
- 2020年度の黒字化、その後税前ROIC8%以上の達成に向けて引き続き船舶海洋事業の構造改革を進めていく。

LNG船の新造船需要予測



※自社調査による

船舶に対する環境規制のスケジュール

規制	区分	2017年	2018年	…2020年	…2024年
SOx	一般海域	硫黄分3.5%以下			硫黄分0.5%以下
	ECA海域	硫黄分0.1%以下			
NOx	ECA海域	3次規制(新造船のみ)			
バラスト水	新造船		2017年9月8日以降運行開始する全船		
	既存船			①2014年9月8日以前にIOPP更新検査を実施した場合は2024年9月8日より適用	②2017年9月8日以前にIOPP更新検査を実施した場合は2022年9月8日より適用

(出所) みずほ銀行産業調査部

(参考) 中国DACKS第二ドック竣工

2019年3月、当社の中国合併企業である大連中遠海運川崎船舶工程有限公司(DACKS)の第二ドックが竣工しました。
当社からの技術供与と連携の強化により競争力を高め、船舶セグメントとして収益拡大を図って参ります。



DACKS工場全景。右側のドックが第二ドック

【DACKS会社概要】

会社名	大連中遠海運川崎船舶工程有限公司
所在地	中華人民共和国遼寧省大連市
創立	2007年7月
操業開始	2010年1月
従業員数	約1600名

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、業務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を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。