

2012年度決算説明資料

2013年4月25日

川崎重工業株式会社

目次

I. 2012年度連結決算の概要

◇ 2012年度決算実績 サマリー	3
◇ 2012年度決算実績 セグメント別	4
◇ 前期比損益増減要因分析 ①	5
◇ 前期比損益増減要因分析 ②	6
◇ セグメント別決算実績	
船舶海洋	7
車両	8
航空宇宙	9
ガスタービン・機械	10
プラント・環境	11
モーターサイクル&エンジン	12
精密機械	13
◇ 財政状態およびキャッシュ・フロー	14

II. 2013年度通期業績見通し

◇ 連結受注高・売上高・利益見通し	15
◇ セグメント別業績見通し	16
◇ 研究開発費・設備投資・期末従業員数	17

2012年度決算実績 サマリー

(億円)

	2011年度 実績	2012年度		増 減	
		1月公表 [※]	実績	前期比	1月公表比
受注高	13,118	13,300	13,695	+577	+395
売上高	13,037	13,000	12,888	▲148	▲112
営業利益	574	400	420	▲154	+20
経常利益	636	500	393	▲242	▲107
当期純利益	233	300	308	+75	+8

前期比

【受注高】

船舶海洋、車両等での増加が精密機械等での減少を補い、全体では増加となった

【売上高】

精密機械、船舶海洋等で減収となったものの、航空宇宙等が増収となったことにより、全体では前期並みとなった

【利益】

・航空宇宙やモーターサイクル&エンジン等が増益・改善となったものの、精密機械やプラント・環境等での減益等により、営業・経常利益は減益となった

・当期純利益については、前期にあった繰延税金資産の一部取崩の影響がなくなったこと等により、増益となった

売上加重 平均レート	ドル(¥ / \$)	79.40
	ユーロ(¥ / EUR)	109.71

82.86
107.76

※ 1月公表の前提レート： ¥85 / \$ ¥110 / EUR

2012年度決算実績 セグメント別

(億円)

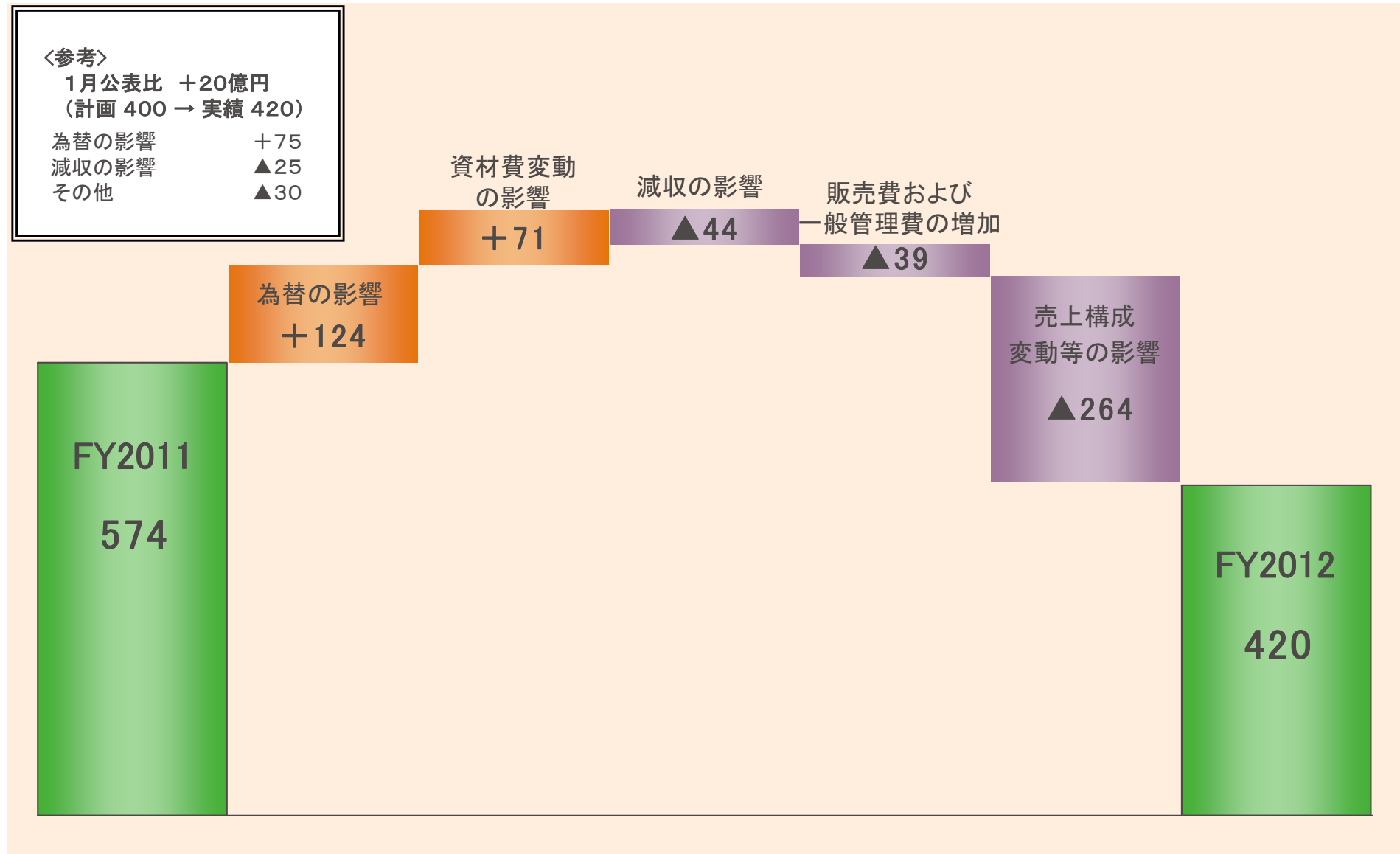
	受注高			売上高			営業利益		
	2011年度	2012年度	増減	2011年度	2012年度	増減	2011年度	2012年度	増減
船舶海洋	399	1,057	+658	1,135	903	▲231	39	41	+1
車 両	660	1,244	+583	1,326	1,299	▲27	51	22	▲29
航空宇宙	3,272	2,834	▲437	2,065	2,391	+325	78	148	+70
ガスタービン・機械	2,272	2,555	+282	1,946	2,070	+123	77	70	▲7
プラント・環境	1,192	1,136	▲56	1,228	1,158	▲69	141	97	▲43
モーターサイクル&エンジン	2,352	2,518	+166	2,352	2,518	+166	▲29	23	+53
精密機械	1,745	1,097	▲648	1,750	1,304	▲446	266	84	▲181
その他	1,222	1,251	+29	1,232	1,242	+10	38	12	▲25
調整額	—	—	—	—	—	—	▲88	▲80	+7
合 計	13,118	13,695	+577	13,037	12,888	▲148	574	420	▲154

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

前期比損益増減要因分析 ①

【営業利益】

前期比 ▲154億円 (2011年度 574億円 ⇒ 2012年度 420億円)



前期比損益増減要因分析 ②

【営業外損益】 前期比 ▲88億円 (2011年度 61億円 ⇒ 2012年度 ▲27億円)

・金融収支 (受取配当金を含む)	▲ 5億円 (▲19億円 ⇒ ▲25億円)
・持分法による投資利益	▲ 0億円 (85億円 ⇒ 85億円)
・為替差損益	▲101億円 (2億円 ⇒ ▲99億円)
・その他	+ 18億円 (▲ 6億円 ⇒ 11億円)

【特別損益】 前期比 +217億円 (2011年度 ▲149億円 ⇒ 2012年度 68億円)

・厚生年金基金代行返上益	+ 86億円 (0億円 ⇒ 86億円)
・環境対策引当金繰入額	▲ 14億円 (0億円 ⇒ ▲14億円)
・減損損失	+145億円 (▲149億円 ^{※1} ⇒ ▲3億円 ^{※2})

※1 船舶海洋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

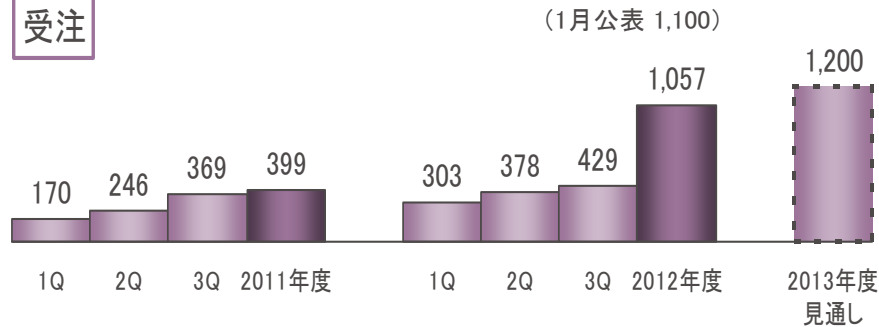
※2 一部の遊休資産等について、帳簿価額を回収可能価額まで減額した減損処理額

船舶海洋

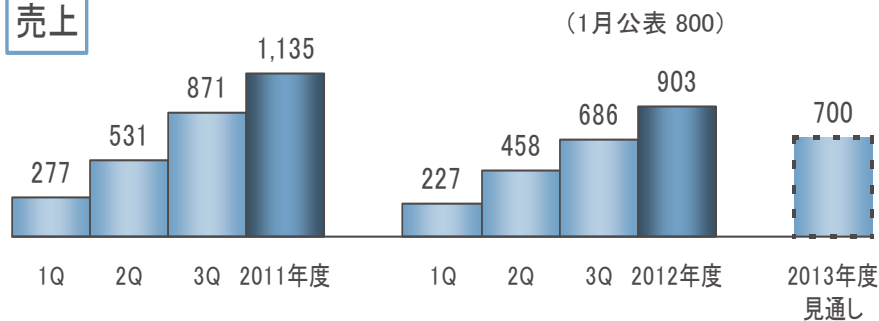
主要製品: LNG船、LPG船、VLCC、ばら積み運搬船、潜水艦、オフショア関連製品

(億円/各期の数値は累計)

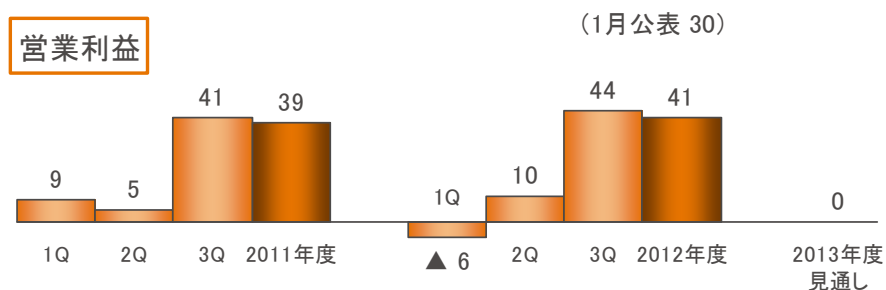
受注



売上



営業利益



◇ 2012年度実績 (前期比)

受注 潜水艦1隻およびLNG船等5隻を受注したことにより大幅に増加
 売上 大型ばら積み運搬船の建造量が減少したこと等により減収
 営業利益 減収となったものの、コスト削減および円安の影響等により前期並みとなった

<新造船の受注・売上隻数>

	受注		売上	
	2011年度	2012年度	2011年度	2012年度
LNG船		2	2(1)	2(2)
小型LNG船	1		2(1)	1(1)
LPG船	1	1	2(1)	2(1)
ばら積み運搬船	6	2	25(14)	21(5)
潜水艦		1	2(1)	1(1)
合計	8	6	33(18)	27(10)

注) 括弧内は進行基準売上(内数)

◇ 2013年度見通し (前期比)

受注 ガス船等新造船の受注により増加
 売上 船価低迷および建造量の減少により減収
 営業利益 減収および低採算船が売上の中心となること等により減益

<参考> 海外での事業展開について

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多種多様な商船を建造。また、NACKSがCOSCOグループの一員として参画し、2007年7月に設立したDACKSについては、当社もNACKSの親会社として支援を行って来たが、DACKSの競争力を一層強化し、さらなる発展を遂げるため、2012年4月、当社がDACKSに34%直接出資し、間接出資と併せ実質的に合計49%の出資とした。

さらに、油田開発・掘削のためのドリルシップやFPSO等の需要が急増しているブラジルにおいては、2012年5月、ドリルシップ建造等の合弁契約に調印し、エスタレーロ・エンセアーダ・ド・パラグアス(EEP)に30%出資した。

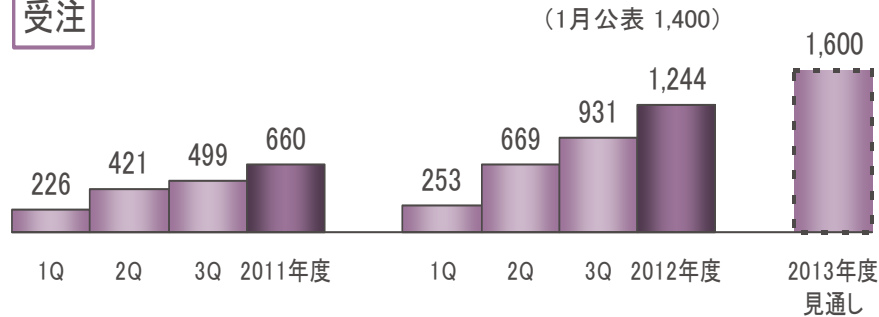
当社は、中国の2拠点での事業規模の拡大と収益性の維持向上ならびに第3の海外事業拠点としてのブラジルの新造船所の育成を図るため、国内拠点との協業体制を深化させ、各生産拠点の特長を活かした各種船舶の建造に積極的に取り組んでいく。

車 両

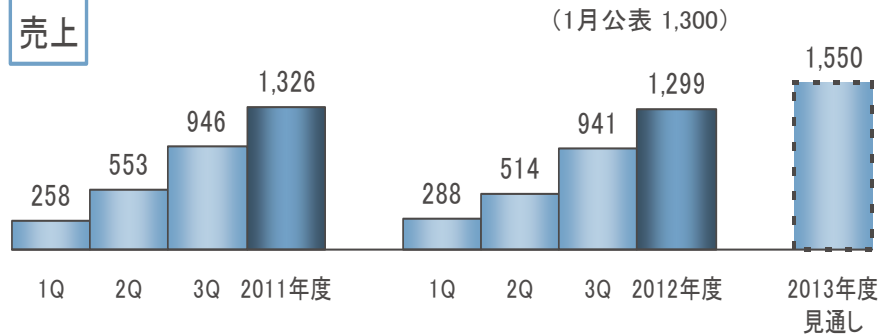
主要製品： 各種電車(新幹線含む)、機関車、客車、ホームドア、ギガセル(二次電池)

(億円/各期の数値は累計)

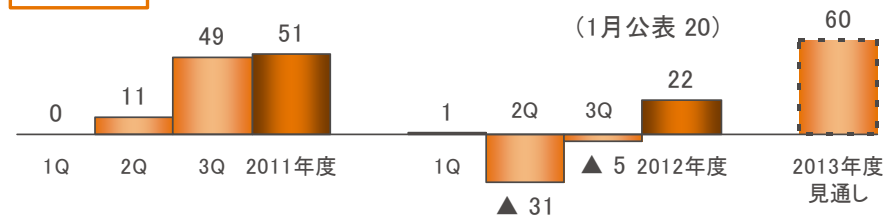
受注



売上



営業利益



◇ 2012年度実績 (前期比)

受注 台湾向け高速鉄道車両やシンガポール向け地下鉄電車の受注等により増加

売上 海外向けが減少したものの、JR各社向けが増加したこと等により前期並みとなった

営業利益 海外案件の収益性の低下により減益

◇ 2013年度見通し (前期比)

受注 海外向け鉄道車両等の増加

売上 北米を中心とする海外向け鉄道車両の増加等により増収

営業利益 増収および収益性の改善等により増益

<参考> 海外市場への取組状況について

北米市場：

- ・地下鉄、通勤車両、高速鉄道を中心に幅広く受注活動中。
- ・中・高速鉄道需要に対応する新規車両開発 (efSET[®]、K-Star Express[®]) でラインナップを拡充。
- ・中速鉄道についてはアムトラック(全米鉄道旅客公社)向け、高速鉄道についてはカリフォルニア向けの受注を目指して活動中。

アジア市場：

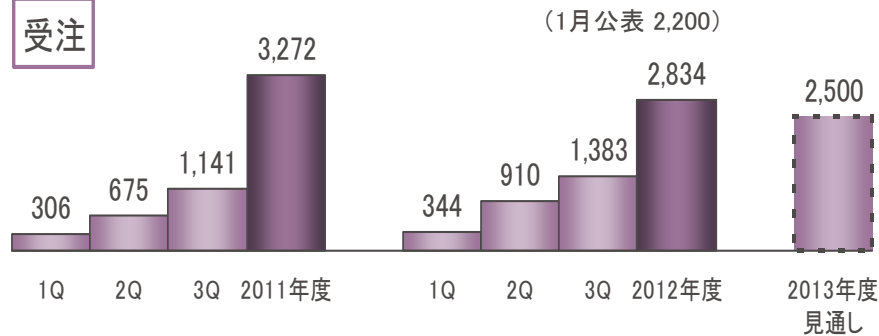
- ・アジア各都市で都市交通建設・拡充計画、インド等での高速鉄道計画があり活動中。
- ・台湾・シンガポール等当社の実績のある市場において、後続案件を確実に受注していく。
- ・インド西回廊(デリー～ムンバイ)にて、貨物専用新線敷設の計画あり(円借款案件)。電気機関車、保守基地設備等の受注を目指して活動中。

航空宇宙

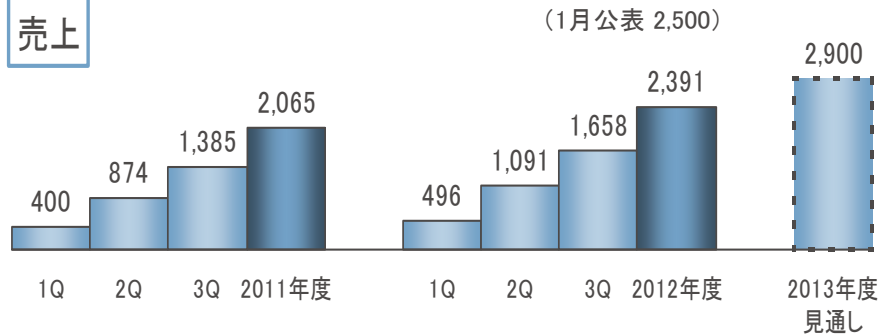
主要製品： 防需航空機、民需航空機分担製造品(ボーイング・エンブラエル)、誘導機器システム

(億円/各期の数値は累計)

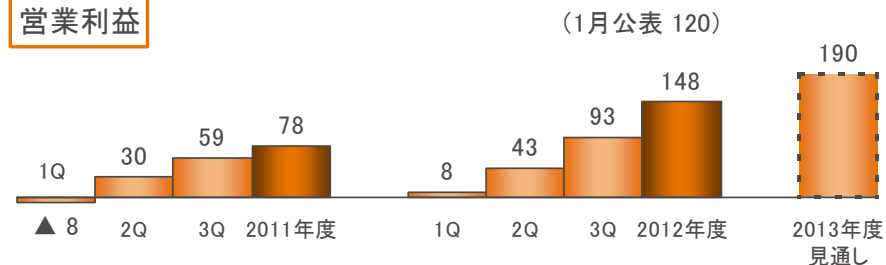
受注



売上



営業利益



◇ 2012年度実績 (前期比)

受注 ボーイング社向け777・787分担製造品が増加したものの、前期に大口受注のあった防需案件が減少

売上 C-2輸送機等防需案件の増加に加え、ボーイング社向け777・787分担製造品の増加等により増収

営業利益 増収およびコスト削減等により大幅な増益

＜民需分担製造品の売上機数＞ (機)

	2011年度	2012年度
Boeing 777	83	89
Boeing 767	25	25
Boeing 787	29	54
Embraer170/175	19	21
Embraer190/195	98	73

◇ 2013年度見通し (前期比)

受注 主に防需案件等の減少

売上 C-2輸送機等防需案件の増加に加え、ボーイング社向け787分担製造品等の増加により増収

営業利益 増収等により増益

＜参考＞ 主要プロジェクトの状況について

防需航空機分野：

2013年3月、P-1固定翼哨戒機の量産初号機を防衛省に納入した。今後、量産契約を受注したC-2輸送機とともに、着実に量産に取り組んでいく。

民需航空機分野：

ボーイング777分担製造品

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7機から8.3機に増加している。

ボーイング787分担製造品

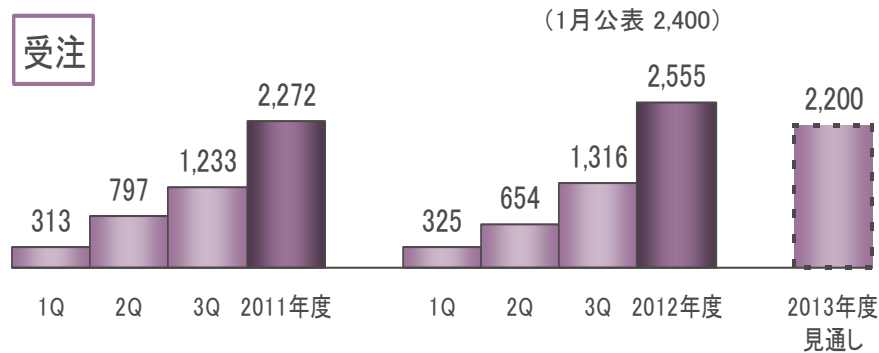
2007年1月にボーイング社に向けて初号機を納入したボーイング787分担製造品は、2012年8月には100号機納入を達成。現在名古屋第一工場にて本格化する増産のための体制を整備している。

ガスタービン・機械

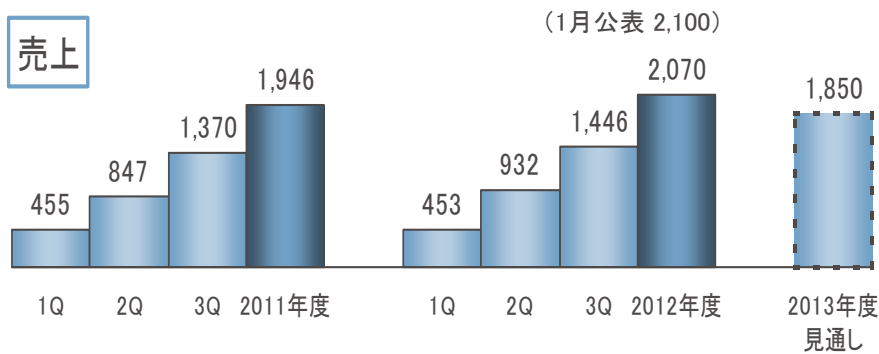
主要製品： 航空機用エンジン、産業用ガスタービン・コージェネレーション、ガスエンジン、ディーゼル機関、陸用・船用タービン、空力・水力機械

(億円/各期の数値は累計)

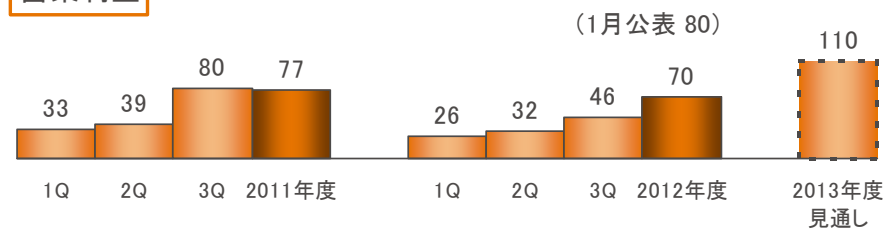
受注



売上



営業利益



◇ 2012年度実績 (前期比)

受注 航空エンジン分担製造品等の増加

売上 船用ディーゼル主機等が減少したものの、航空エンジン分担製造品やガスエンジン等の増加により増収

営業利益 新規プロジェクトの開発費の償却等により減益

◇ 2013年度見通し (前期比)

受注 会計方針の変更に伴う航空エンジン分担製造品への影響等により減少

売上 円安による増収はあるものの、会計方針の変更に伴う航空エンジン分担製造品への影響等により減収

注) 2013年度見通しにおける会計方針の変更については、決算短信4ページをご参照

営業利益 円安の影響等により増益

<参考>

航空エンジン 主要参画プロジェクト概要

	Trent1000	TrentXWB	PW1100G-JM
主な搭載機	ボーイング787	エアバスA350	エアバスA320neo
参画方式	RRSP方式(※)	RRSP方式(※)	国際共同事業
当社参画比率	約8.5%	約7%	約6%
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	ファン/低圧圧縮機部の主要部品
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	開発・生産への参画を決定 現在設計作業中

(※) Risk & Revenue Sharing Partner方式

2012年9月に竣工した西神第4工場で、生産の本格化に向けた準備を進めている。

エネルギー・環境関連製品

2012年2月に開発を完了した30MW級の純国産高効率ガスタービン「L30A」が順調に稼働中。さらに、マレーシアにガスタービンオーバーホール工場を開設、サービス体制を整備している。

また、2011年9月に受注したグリーンガスエンジン14基からなる発電容量11万kWのガスエンジン発電所は、2012年8月よりフル稼働を開始。2011年12月に受注したシンガポールLNGターミナル向けガスエンジン2基を、2012年12月に海外向けとして初めて納入した。

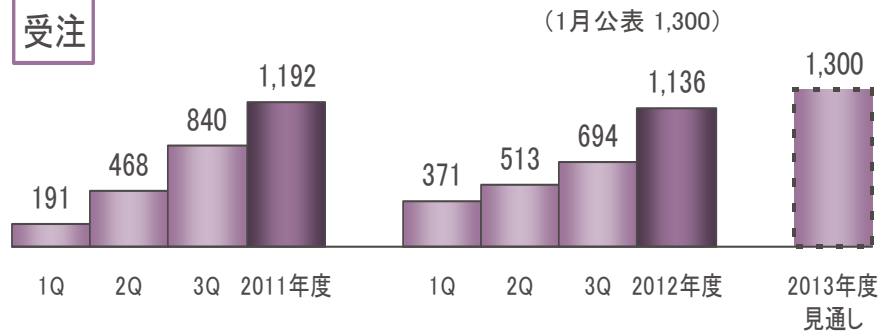
また、エネルギーソリューション事業を強化すべく2013年4月に新組織を立ち上げ、今後とも国内外市場においてエネルギー・環境関連事業を積極的に展開していく。

プラント・環境

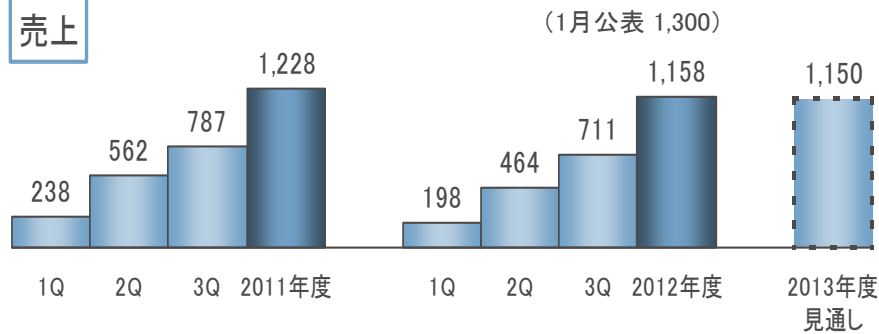
主要製品： 産業用プラント(セメント、化学等)、発電プラント、LNG・LPGタンク、ごみ焼却プラント、掘削機、破碎機

(億円/各期の数値は累計)

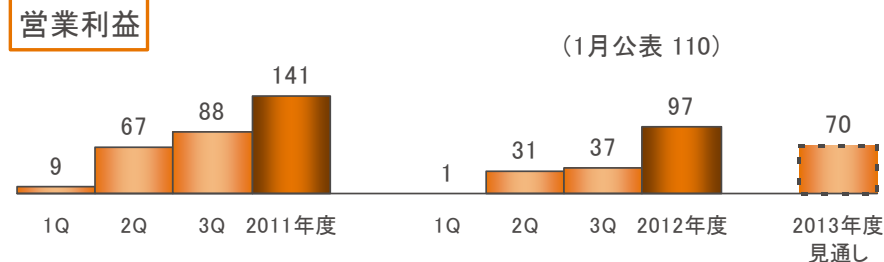
受注



売上



営業利益



◇ 2012年度実績 (前期比)

受注 国内向けLNG貯槽案件や搬送設備の減少等
 売上 搬送設備・ごみ焼却プラント等は増加したものの、海外向け大型プラントの減少等により減収
 営業利益 減収および利益率低下により大幅な減益

◇ 2013年度見通し (前期比)

受注 エネルギー関連および資源国向けインフラ案件等により増加
 売上 海外向け大型プラントの減少はあるものの、環境および産業インフラ関連案件等の増加により前期並み
 営業利益 競争激化に伴う利益率低下により減益

<参考> 環境・エネルギー案件の受注について

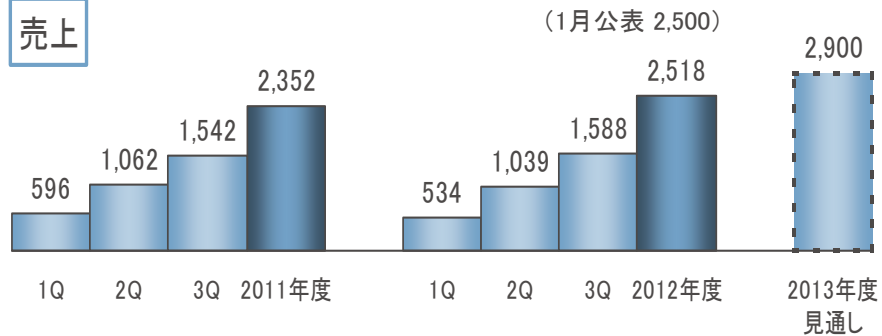
- ・世界的なエネルギー需要の高まりからFloating LNGの建設が数多く計画されているが、当社のこれまでの陸用・船用ボイラの納入実績(1,200缶以上)や洋上運転に耐える技術力が高く評価され、2011年7月、フランス/Technip社より、オランダ/Shell社がオーストラリアで建設する世界初のFloating LNG用ボイラ7缶を受注した。
- ・2012年4月、オーストラリアのイクシスLNGプロジェクト向け低温タンク4基を受注した。イクシスLNGはその7割程度を日本向けに出荷することが確定するなど、わが国のエネルギーの安定供給および天然ガス供給元の多様化の観点から非常に重要であり、当社は、大型LNGタンクの豊富な実績とEPC技術力を以って本プロジェクトを支援していく。

モーターサイクル&エンジン

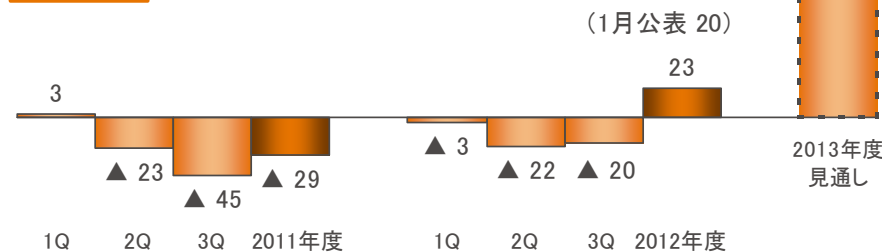
主要製品： 二輪車、四輪バギー車(ATV)、多用途四輪車、パーソナルウォータークラフト、汎用エンジン

(億円/各期の数値は累計)

売上



営業利益



◇ 2012年度実績 (前期比)

売上 欧州向け二輪車販売が減少する一方、米国向けやインドネシアを中心とする新興国向け二輪車の増加等により増収
 営業利益 増収および収益性の向上等により損益改善

◇ 2013年度見通し (前期比)

売上 新興国での販売増および円安等により増収
 営業利益 増収等により増益

＜参考＞ 新興国での事業展開について

- ・新興国市場での事業基盤をより強固なものにするため、2012年9月7日にインドネシアで新工場を着工。タイの工場拡張も計画通り進捗している。
- ・2013年のニューモデルとして、「Ninja 250/300」、「Ninja ZX-6R」、「Z800」を発表。中でも、「Ninja 250/300」を世界戦略車として位置づけ、2012年8月1日に、主力市場であるインドネシアで世界に先駆けてローンチした。
- ・新興国のレジャー用オートバイ市場は堅調であり、当社の新興国での2012年の販売は前年を上回った。

＜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)

	2011年度実績		2012年度実績		2013年度見通し	
	台数	金額	台数	金額	台数	金額
国内	14	121	14	121	14	121
北米(カナダ含む)	121(69)	780	118(74)	797	117(68)	895
欧州	57	422	55	385	56	412
新興国等	309	710	357	862	433	1,079
合計	501	2,033	544	2,165	620	2,507

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。

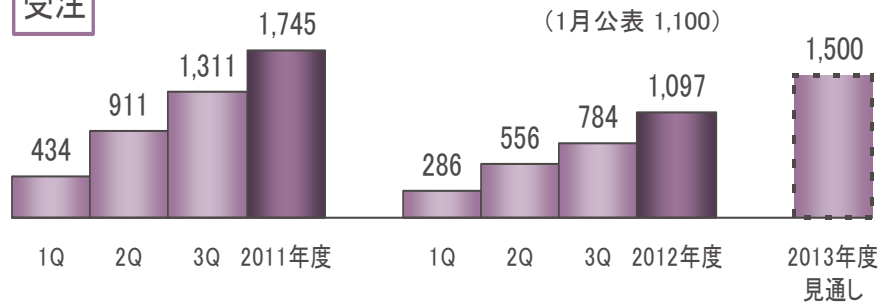
注2)括弧内は二輪車分を示す。(内数)

精密機械

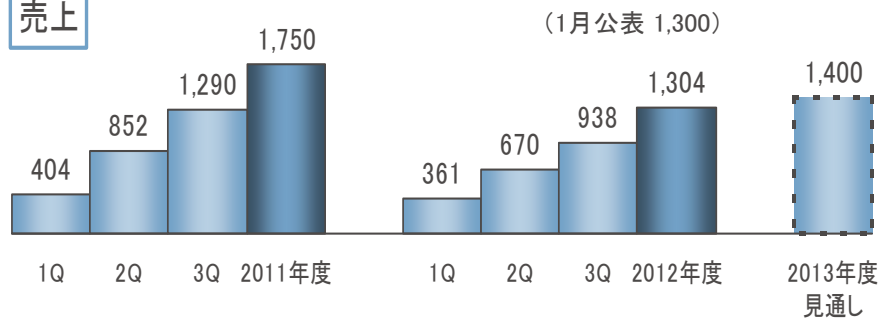
主要製品：油圧機器（ポンプ・モーター・バルブ）、陸用油圧装置、船用油圧装置、精密機械・機電製品、産業用ロボット

（億円/各期の数値は累計）

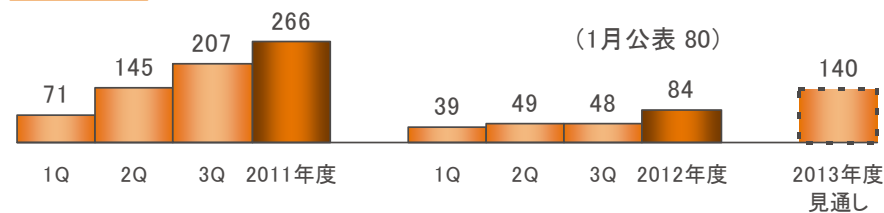
受注



売上



営業利益



◇ 2012年度実績（前期比）

受注・売上 中国を中心とする新興国での建設機械向け油圧機器の大幅な減少
 営業利益 大幅な減収に加え、過年度の設備投資等に伴う固定費の増加等により大幅な減益

◇ 2013年度見通し（前期比）

受注・売上 中国を中心とする新興国での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需要回復により増加
 営業利益 増収等により増益

＜参考＞新興国での事業展開について

2006年8月、中国・蘇州の現地法人にて油圧機器の生産を開始。さらに浙江省にも合併で油圧機器の製造会社を設立し、2010年4月より操業を開始。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。

その後も蘇州現地法人での新工場建設や、浙江省合併会社での生産工場拡張、上海販売会社でのアフターサービス拠点設立等、中国において強固な事業基盤を確立。

なお、足元の中国建機市場は、小型機種の一部で回復の兆しも見られる一方、当社がメインとする中大型機種においては、下げ止まりはしたものの未だ低調が続いている。ただし、中国建機市場は今後もエネルギー、交通関連、都市開発など数多くのインフラ需要が見込まれ、中長期的にはさらなる伸長が期待されている。

一方、中国市場に次ぐ規模に成長するものと見込まれているインドにおいても、顧客からの現地生産要請に応えるため、2012年2月にバンガロール市内に現地企業のWipro社と合併で、建設機械向け油圧機器の製造・販売・サービス会社を設立した。

財政状態およびキャッシュ・フロー

【財政状態】

(億円)

	2011年度末	2012年度末
総資産	13,621	14,662
自己資本 (自己資本比率)	3,060 (22.4%)	3,382 (23.0%)
有利子負債残高 (NET有利子負債)	4,071 (3,728)	4,846 (4,461)
NET D/Eレシオ	121.8%	131.9%

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)

	2011年度	2012年度
営業キャッシュ・フロー	847	281
投資キャッシュ・フロー	▲659	▲811
フリーキャッシュ・フロー	187	▲530
財務キャッシュ・フロー	▲268	576

連結受注高・売上高・利益見通し

(億円)

	2012年度 実績	2013年度 見通し	増 減
受 注 高	13,695	14,500	+805
売 上 高	12,888	13,800	+912
営業利益	420	600	+180
経常利益	393	530	+137
当期純利益	308	340	+32

前期比

【受注高】

航空宇宙等は減少するものの、車両、精密機械、
モーターサイクル&エンジン等での増加により、
全体では増加を見込む

【売上高】

船舶海洋等での減収はあるものの、航空宇宙、
車両、モーターサイクル&エンジン等での増収に
より、全体では増収を見込む

【利益】

これまで強力に推進してきた固定費や諸経費の
削減・生産性向上等、経営全般にわたる収益改善
諸施策を引き続き継続していくことにより、増益を
見込む

注1) 2013年度見通しにおける会計方針の変更については、決算短信4ページをご参照

実績/前提 レート	ドル(¥/\$)	82.86	95
	ユーロ(¥/EUR)	107.76	120

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	19	8
ユーロ	3	0

セグメント別業績見通し

(億円)

	受注高			売上高			営業利益		
	2012年度 実績	2013年度 見通し	増減	2012年度 実績	2013年度 見通し	増減	2012年度 実績	2013年度 見通し	増減
船舶海洋	1,057	1,200	+143	903	700	▲203	41	0	▲41
車 両	1,244	1,600	+356	1,299	1,550	+251	22	60	+38
航空宇宙	2,834	2,500	▲334	2,391	2,900	+509	148	190	+42
ガスタービン・機械	2,555	2,200	▲355	2,070	1,850	▲220	70	110	+40
プラント・環境	1,136	1,300	+164	1,158	1,150	▲8	97	70	▲27
モーターサイクル&エンジン	2,518	2,900	+382	2,518	2,900	+382	23	100	+77
精密機械	1,097	1,500	+403	1,304	1,400	+96	84	140	+56
その他	1,251	1,300	+49	1,242	1,350	+108	12	30	+18
調整額	—	—	—	—	—	—	▲80	▲100	▲20
合 計	13,695	14,500	+805	12,888	13,800	+912	420	600	+180

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)

		2011年度 実績	2012年度 実績	2013年度 見通し
研究開発費		399	417	440
設備投資		639	786	840
減価償却費		489	483	430
	国内	24,770	25,222	25,700
	海外	8,497	8,788	9,200
期末従業員数		33,267	34,010	34,900

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。