

2019年度決算説明資料

2020年5月12日

川崎重工業株式会社



目次

2019年度連結決算の概要

• 2019年度決算実績 サマリー	3
• 2019年度決算実績 セグメント別	4
• 前期比損益増減要因分析	5
• 前期比損益計算書の概要	6
• セグメント別決算実績／コロナウィルスの影響	
– 航空宇宙システム	7
– エネルギー・環境プラント	8
– 精密機械・ロボット	9
– 船舶海洋	10
– 車両	11
– モーターサイクル&エンジン	12
• 貸借対照表の概要	13
• キャッシュ・フローの概要	14

<参考資料>

• 研究開発費・設備投資・期末従業員数	15
• ヒストリカル・データ	16
• 市場概況	17
• 今後の見通し	19

2019年度決算実績 サマリー

[単位：億円]

	2018年度 実績	2019年度		増減	
		2月公表	実績	前期比	2月公表比
受注高	※15,887	15,500	15,135	▲ 752	▲ 365
売上高	15,947	16,600	16,413	+ 465	▲ 187
営業利益	640	600	620	▲ 19	+ 20
経常利益	378	410	404	+ 25	▲ 6
親会社株主に帰属する 当期純利益	274	250	186	▲ 87	▲ 64
税前ROIC	4.5%	4.8%	4.2%	▲ 0.3%	▲ 0.6%
ROE	5.8%	5.2%	4.0%	▲ 1.8%	▲ 1.2%

※ 精密機械・ロボットセグメントにおける受注高の集計方法変更および精緻化に伴い、2018年度の受注高を修正しています（従来15,859億円）

<売上加重平均レート>

ドル（¥/\$）	110.77	107.00	108.94
ユーロ（¥/EUR）	128.33	118.00	121.70

前年同期比

• 受注

– 航空宇宙システムや船舶海洋を中心に減少

• 売上

– モーターサイクル&エンジン、エネルギー・環境プラント等が減収となる一方で、航空宇宙システム、車両等が増収となったことにより、全体では増収

• 利益

- 営業利益は、航空宇宙システム、車両の増益はあったものの、モーターサイクル&エンジン、精密機械・ロボット等が減益となったことにより、全体では減益
- 経常利益は、民間航空エンジンの運航上の問題に係る負担金の減少等により、増益
- 親会社株主に帰属する当期純利益は、繰延税金資産の一部取り崩しを行ったこと等により、減益

(参考) 19年度決算実績における影響外貨量

[単位：億外貨]

ドル	ユーロ
20.0	4.4

2019年度決算実績 セグメント別

[単位：億円]

	受注高			売上高			営業利益		
	2018年度	2019年度	増減	2018年度	2019年度	増減	2018年度	2019年度	増減
航空宇宙システム	4,316	4,149	▲ 166	4,639	5,325	+ 685	326	427	+ 101
IT・環境プラント	2,635	2,523	▲ 111	2,530	2,429	▲ 100	116	175	+ 59
精密機械・ロボット	※1 2,252	2,188	▲ 63	2,220	2,173	▲ 47	213	122	▲ 91
船舶海洋	811	562	▲ 249	789	716	▲ 72	10	▲ 6	▲ 17
車両	1,360	1,257	▲ 103	1,246	1,365	+ 118	▲ 137	▲ 38	+ 99
モーターサイクル&エンジン	3,568	3,377	▲ 190	3,568	3,377	▲ 190	143	▲ 19	▲ 163
その他	942	1,075	+ 133	951	1,024	+ 72	25	12	▲ 12
調整額※2	-	-	-	-	-	-	▲ 57	▲ 53	+ 4
合計	※1 15,887	15,135	▲ 752	15,947	16,413	+ 465	640	620	▲ 19

※1 精密機械・ロボットセグメントにおける受注高の集計方法変更および精緻化に伴い、2018年度の受注高を以下のとおり修正しています

精密機械・ロボット (修正前) 2,224 (修正後) 2,252

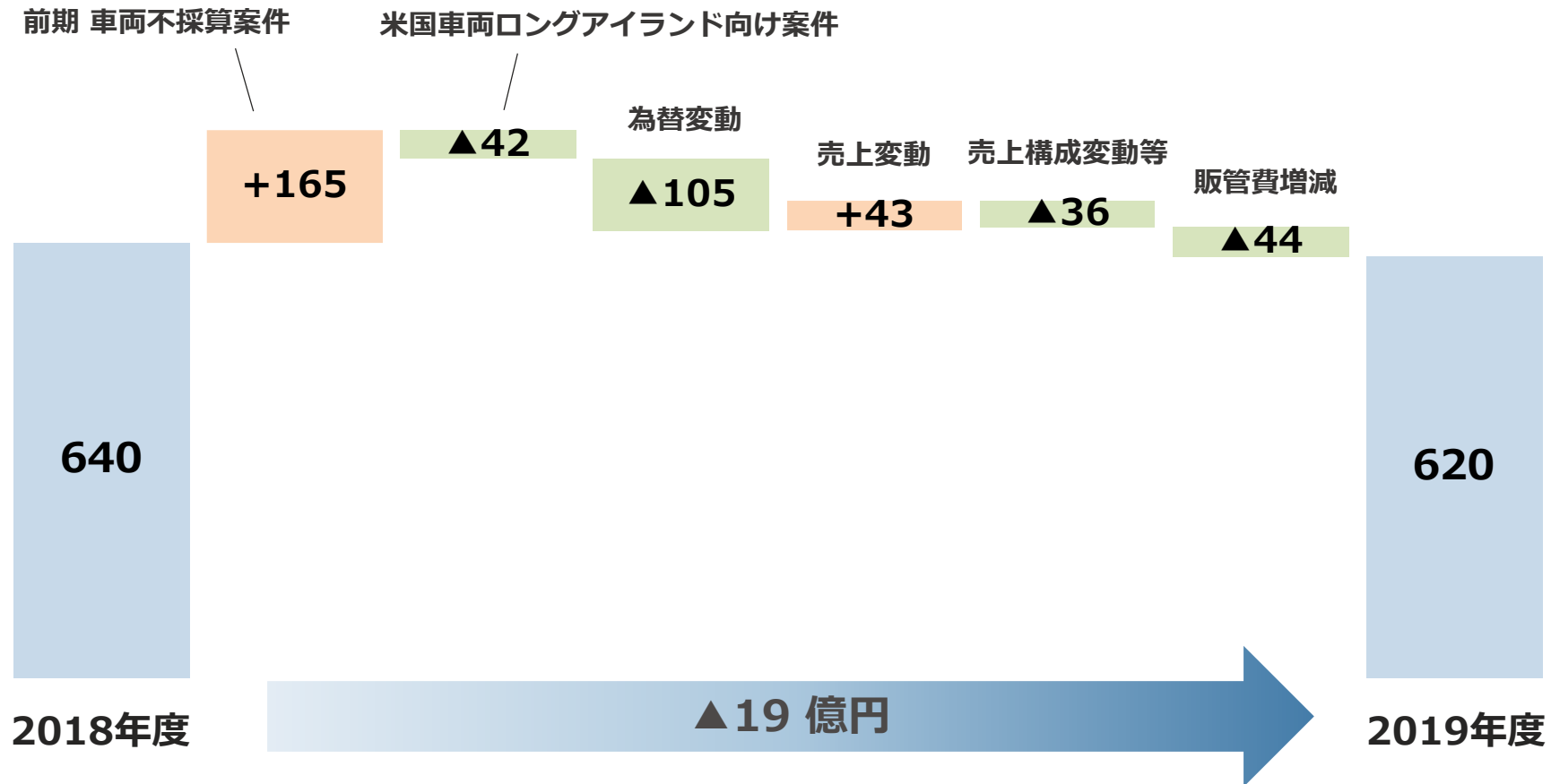
合計 (修正前) 15,859 (修正後) 15,887

※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みます

前期比損益増減要因分析

● 営業利益

－前期比 ▲ 19 億円 (2018年度: 640億円 ⇒ 2019年度: 620億円)

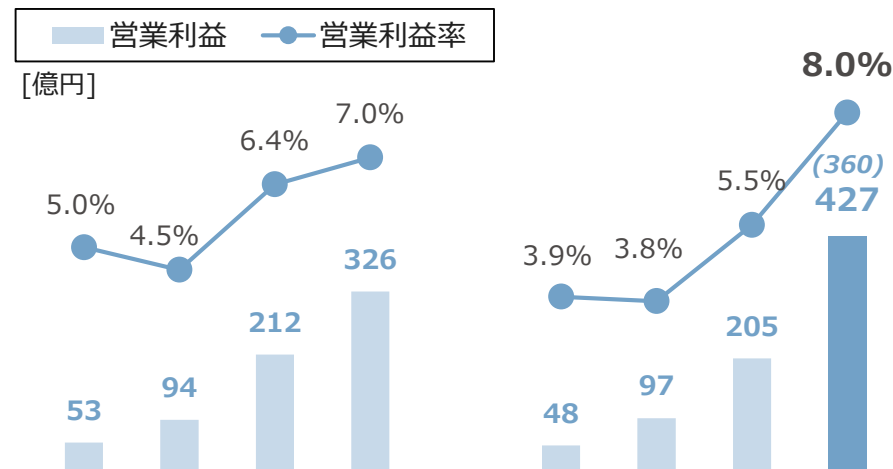
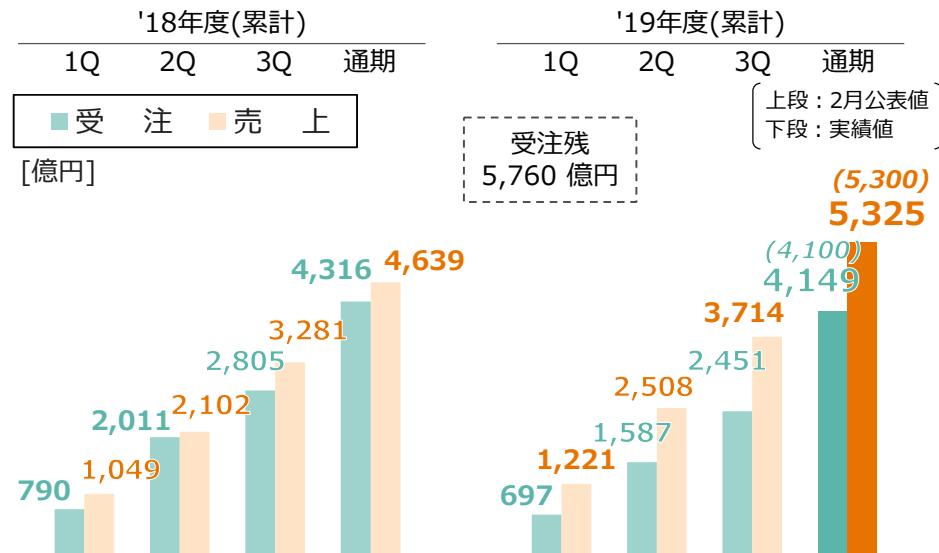


前期比損益計算書の概要

		前期比	(	2018年度	⇒	2019年度)
							[単位：億円]
営業損益	▲	19	(	640	⇒	620)
・売上高	+	465	(	15,947	⇒	16,413)
・売上原価	+	441	(	13,266	⇒	13,708)
・販売費および一般管理費	+	44	(	2,040	⇒	2,084)
うち給料および手当	+	16	(	549	⇒	566)
うち研究開発費	+	38	(	487	⇒	526)
営業外損益	+	45	(	▲ 261	⇒	▲ 216)
・金融収支(受取配当金を含む)	▲	4	(	▲ 22	⇒	▲ 26)
・持分法による投資利益	▲	3	(	15	⇒	12)
・為替差損益	▲	37	(	▲ 47	⇒	▲ 84)
・民間航空エンジンの運航上の問題に係る負担金	+	33	(	▲ 148	⇒	▲ 115)
・その他	+	56	(	▲ 59	⇒	▲ 2)
特別損益	▲	11	(	-	⇒	▲ 11)
・固定資産売却益	+	12	(	-	⇒	12)
・事業撤退損	▲	23	(	-	⇒	▲ 23)

航空宇宙システム

主要製品：防衛航空機、民間航空機分担製造品、民間向けヘリコプター、誘導機器・宇宙関連機器、航空機用エンジン、航空機用ギアボックス



2019年度実績（前期比）

- 受注：民間航空エンジン分担製造品が増加したものの、防衛省向けや民間航空機向け分担製造品が減少したことにより減少
- 売上：防衛省向けや民間航空機向け分担製造品、民間航空エンジン分担製造品が増加したこと等により増収
- 営業利益：増収等により増益

新型コロナウイルス感染症拡大の影響（2020年度見通し）

- 旅客需要の急減により、民間航空機の需要減少や民間航空エンジンのアフターマーケット売上の低下が想定されることから、大幅な減収となる見込み

民間航空機向け分担製造品の売上機数

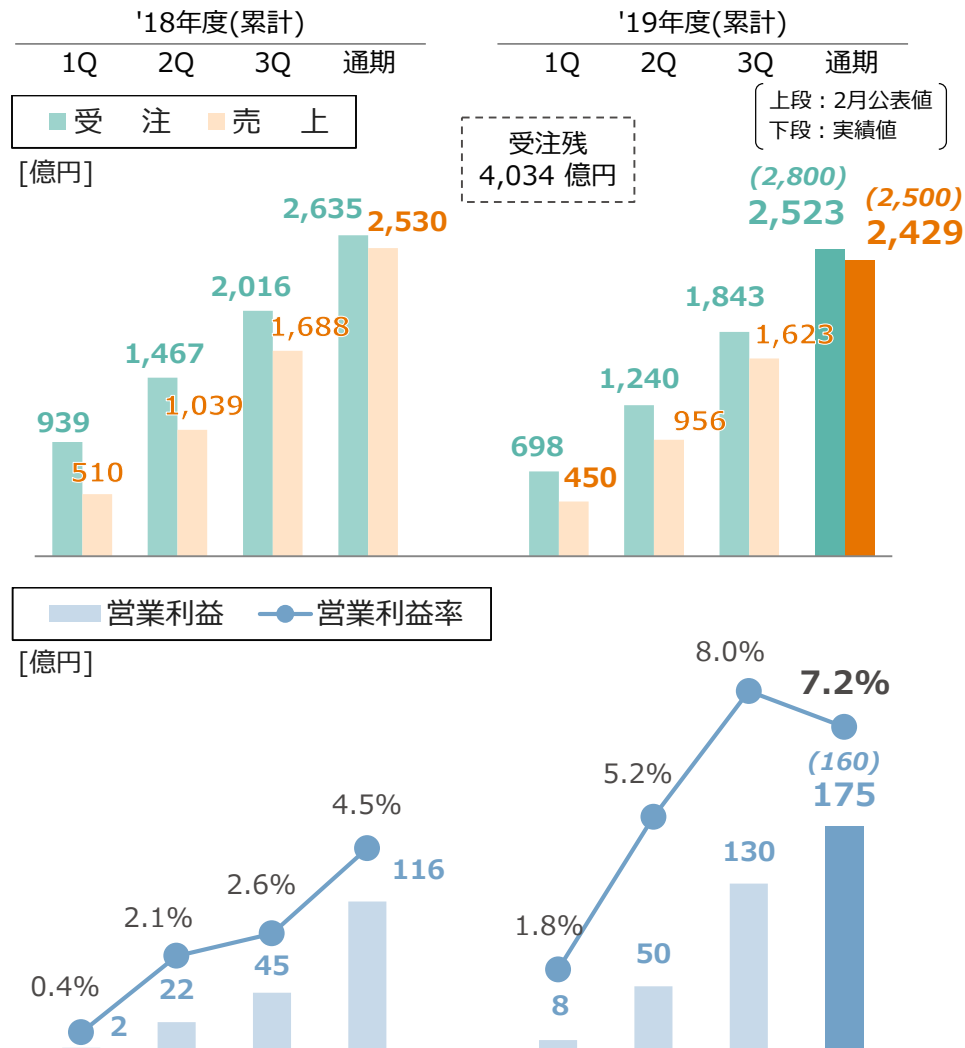
[単位:機]

	2018年度	2019年度
Boeing 767	31	34
Boeing 777	41	44
Boeing 777X	7	9
Boeing 787	146	167

	2018年度 実績	2019年度 実績
税前ROIC	5.0%	8.0%

エネルギー・環境プラント

主要製品：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、産業プラント(セメント、肥料等)、発電プラント、LNGタンク、ごみ焼却プラント、トンネル掘削機、破碎機



2019年度実績（前期比）

- 受注：国内向けごみ処理施設等の受注があったものの、国内向けLNGタンクや国内向けコンバインドサイクル発電プラントをはじめとするエネルギー製品の大型案件を受注した前期に比べ減少
- 売上：海外向け化学プラントの工事量増加はあったものの、エネルギー事業の減収等により減収
- 営業利益：減収があったものの、海外向け化学プラントでの採算改善等により増益

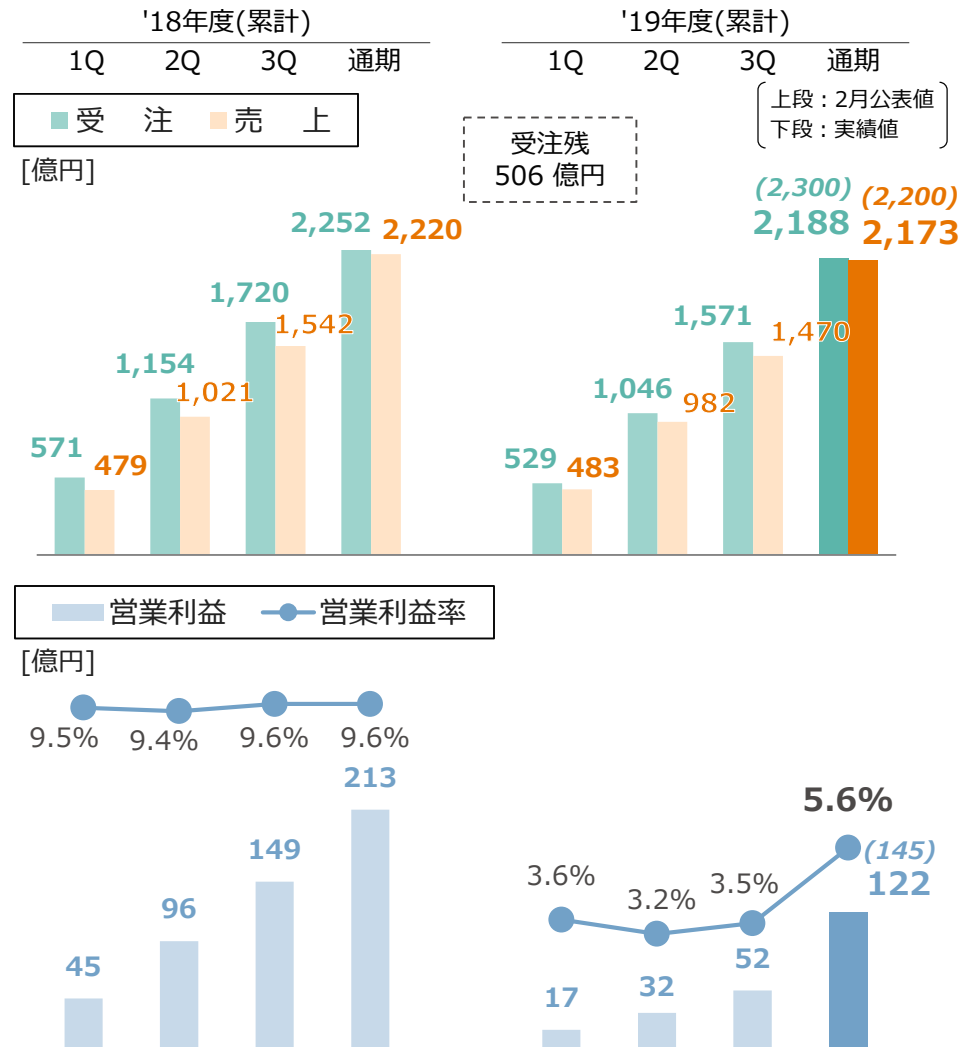
新型コロナウイルス感染症拡大の影響（2020年度見通し）

- 国内外における移動制限による経済活動の停滞や資源価格の不安定化などの影響等により、顧客の短期的な設備投資判断が見直される可能性
- 案件の成約時期の後ろ倒しやアフターセールスの減少等、今後の不透明感が増している

	2018年度 実績	2019年度 実績
税前ROIC	9.3%	10.4%

精密機械・ロボット

主要製品：建設機械用油圧機器、産業機械用油圧機器・装置、船用舵取機、船用各種甲板機械、産業用ロボット、医薬・医療ロボット



2019年度実績（前期比）

- 受注：各種ロボットの増加はあったものの、建設機械市場向け油圧機器の減少により減少
- 売上：建設機械市場向け油圧機器の減少により減収
- 営業利益：減収に加え、建設機械市場向け油圧機器の研究開発費の増加や、中国でのロボット生産台数の減少等により減益

新型コロナウイルス感染症拡大の影響（2020年度見通し）

- 中国での需要はいち早く回復しつつあるものの、欧米をはじめとする他地域では設備投資計画の見直しや建設機械需要の減少により、全体としては減収の見込み
- なお、半導体製造装置用ロボットについては、市況は着実に回復

（注）2018年度受注高の修正について

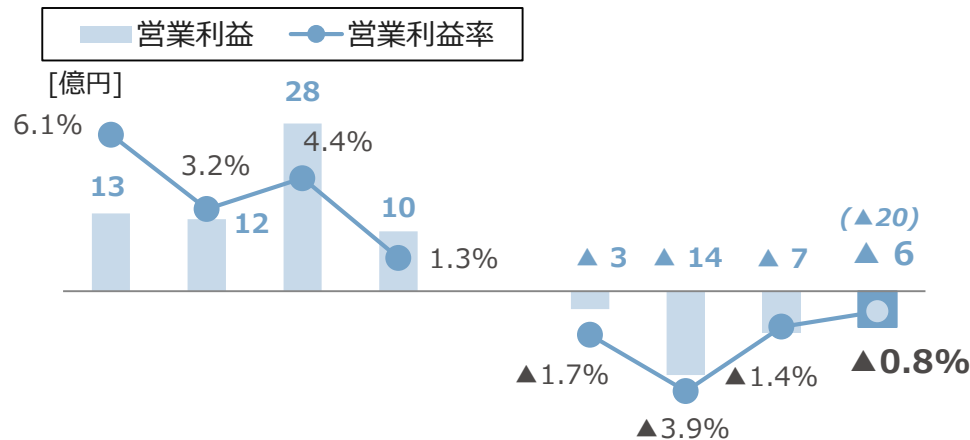
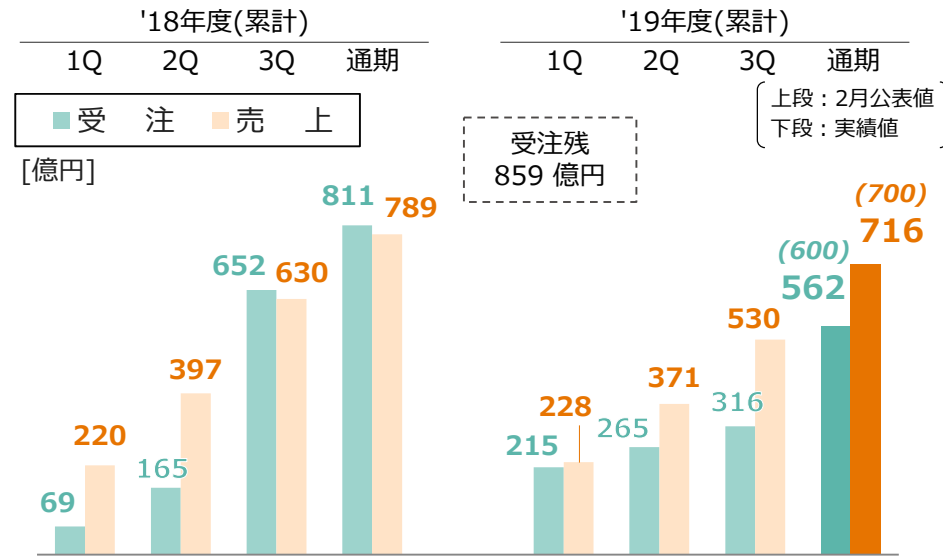
受注高の算出手法変更および精緻化に伴い、2018年度の受注高を以下のとおり修正しています [億円]

	1Q	2Q累計	3Q累計	4Q累計
修正前	509	1,048	1,573	2,224
修正後	571	1,154	1,720	2,252

	2018年度実績	2019年度実績
税前ROIC	19.8%	8.8%

船舶海洋

主要製品：LNG船、LPG船、ばら積み運搬船、潜水艦、ジェットフォイル



2019年度実績（前期比）

- 受注：LPG運搬船の受注はあったものの、防衛省向け潜水艦を受注した前期に比べ減少
- 売上：LNG運搬船およびLPG運搬船の工事量減少等により減収
- 営業利益：新造船の減収および操業差損の発生等により悪化

新型コロナウイルス感染症拡大の影響（2020年度見通し）

- 現段階で既受注船の納期延長等の申入れはないものの、商談の遅れによる案件の成約時期の後ろ倒しが懸念される
- なお、業績への影響は限定的

新造船の受注・売上・受注残隻数

[単位:隻]

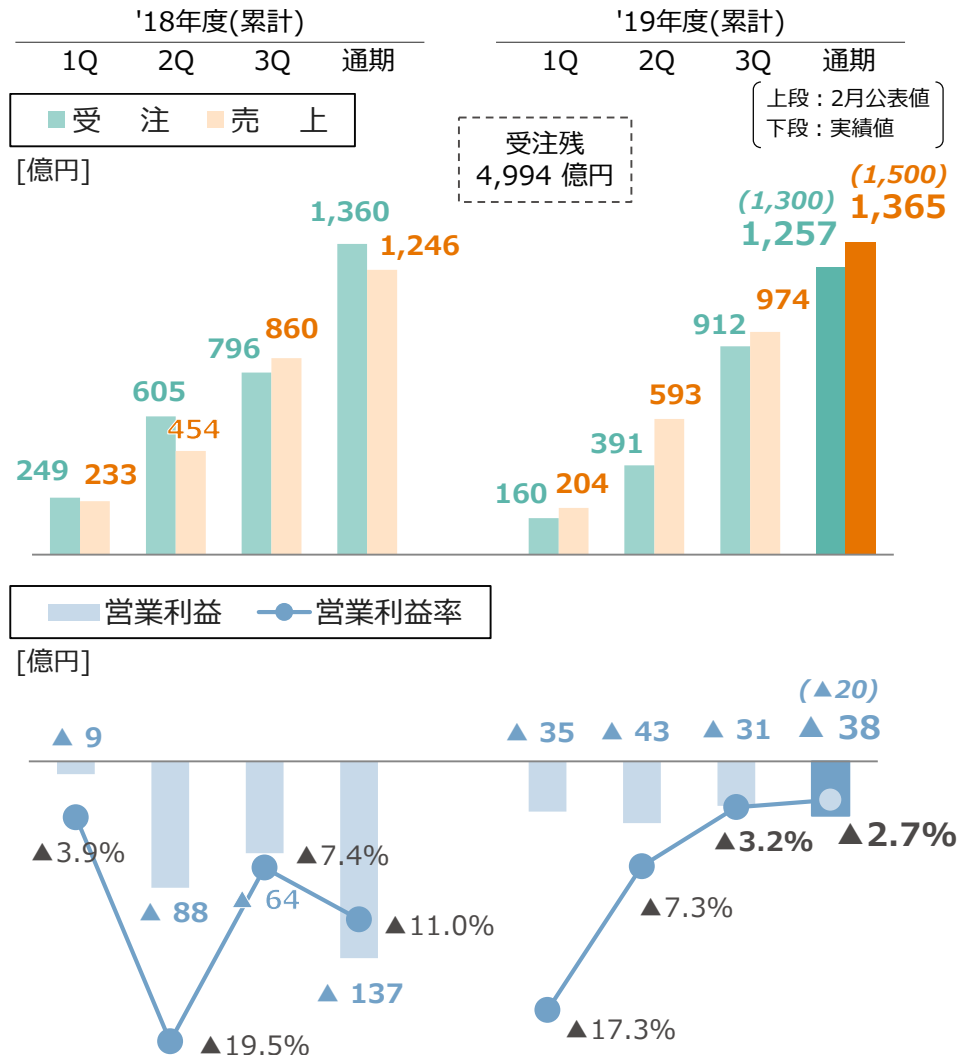
	受注		売上 [※]		受注残 2019年度
	2018年度	2019年度	2018年度	2019年度	
LNG船			5	2	
LPG船	1	4	6	6	5
潜水艦	1		2	2	2
その他	3		2	4	3
合計	5	4	15	14	10

※売上は進行基準を含む

	2018年度 実績	2019年度 実績
税前ROIC	3.2%	1.4%

車 両

主要製品：各種電車（新幹線含む）、機関車、客車、台車



2019年度実績（前期比）

- 受注：新幹線車両や国内向け地下鉄車両の受注等があったものの、米国向け車両等を受注した前期に比べ減少
- 売上：海外向け部品の減少はあったものの、国内向けや米国向け車両が増加したこと等により増収
- 営業利益：一部案件における新型コロナウイルス感染症拡大の影響による翌期への期ずれ・コスト変動はあったものの、増収に加え、前期に発生した米国向け案件での一時的費用の減少等により改善

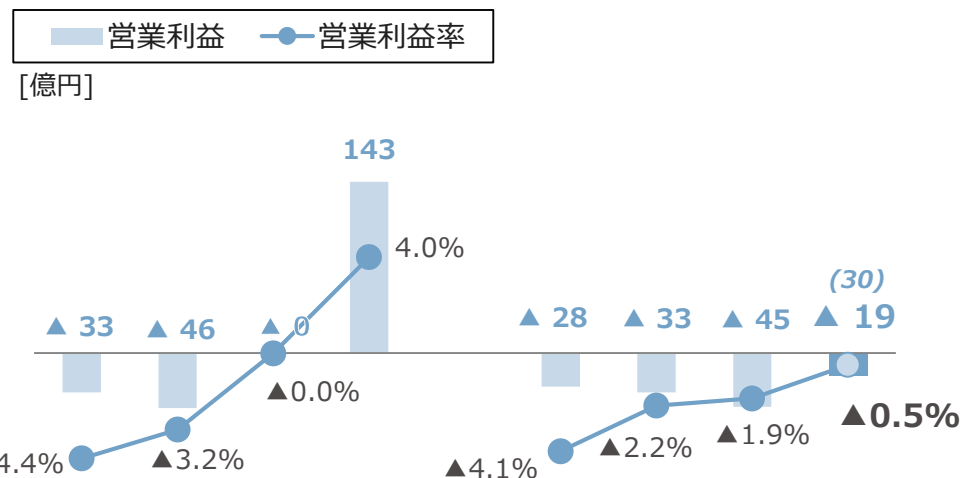
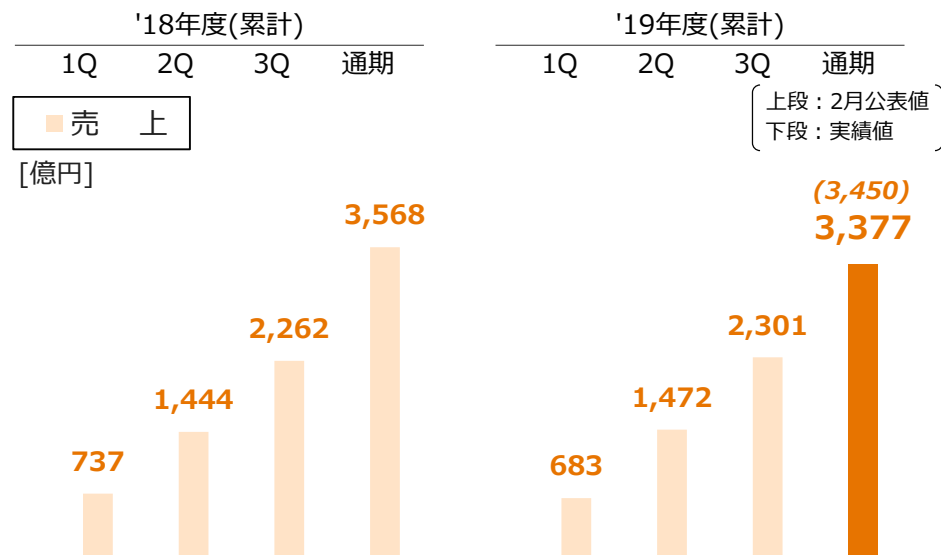
新型コロナウイルス感染症拡大の影響（2020年度見通し）

- 北米では、現地拠点における生産の一時中断に伴う納入遅れや顧客の車両受け取りの一時中断が見込まれるものの、業績への影響は限定的

	2018年度 実績	2019年度 実績
税前ROIC	▲26.4%	▲7.2%

モーターサイクル&エンジン

主要製品：二輪車、多用途四輪車、四輪バギー車（ATV）、PWC、汎用エンジン



2019年度実績（前期比）

- 売上：新型コロナウイルス感染症拡大の影響に加え、前期に比べ対ユーロを始めとして為替レートが円高で推移したこと等により減収
- 営業利益：減収に加え、タイヤパーツ高による製造コストの増加や四輪車のリコールの影響等により悪化

新型コロナウイルス感染症拡大の影響（2020年度見通し）

- 世界各国における販売活動の休止や需要の落ち込みにより販売減少が見込まれることから、大幅な減収となる見込み

製品別売上（卸売）台数・金額

[単位:千台、億円]

	2018年度		2019年度	
	台数	金額	台数	金額
先進国二輪車	165	1,317	162	1,230
新興国二輪車	385	922	337	787
四輪車・PWC	70	809	70	846
汎用エンジン		520		514
合計	620	3,568	569	3,377

	2018年度 実績	2019年度 実績
税前ROIC	8.4%	▲2.6%

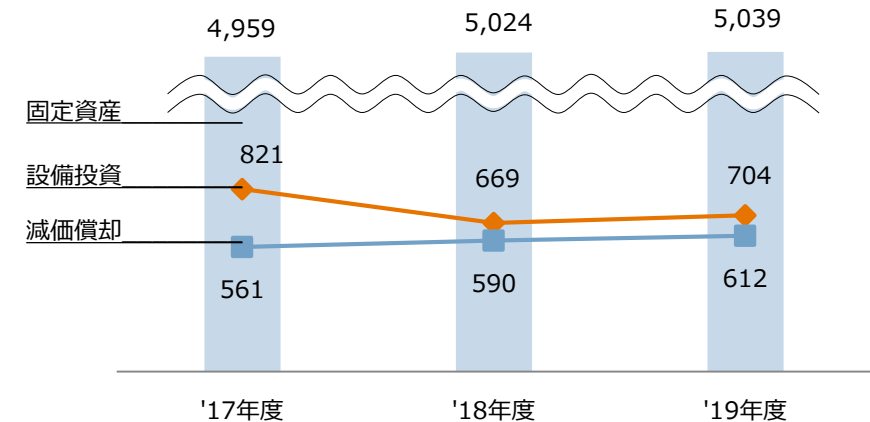
貸借対照表の概要

[単位：億円]

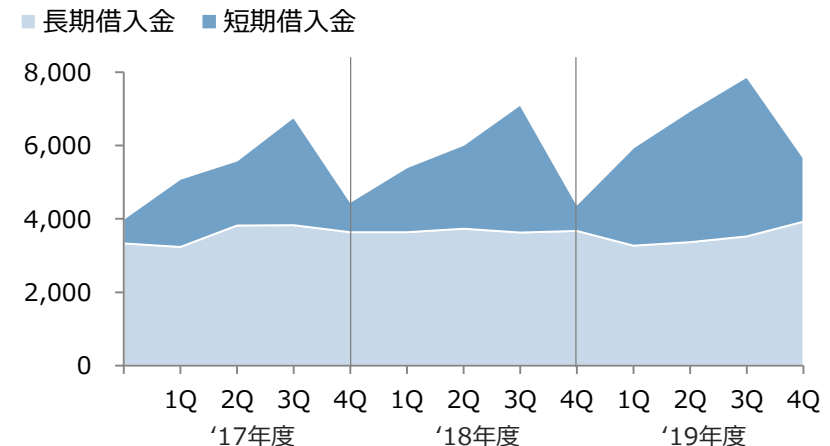
	2018年度末	2019年度	増減
現預金	743	1,061	+ 317
売掛債権	4,276	4,732	+ 455
棚卸資産	5,928	6,316	+ 388
有形・無形固定資産	5,024	5,039	+ 14
その他資産	2,415	2,429	+ 13
資産合計	18,388	19,578	+ 1,189
買掛債務	3,702	3,716	+ 14
借入債務	4,394	5,674	+ 1,280
前受金	1,814	1,486	▲ 328
その他負債	3,554	3,985	+ 430
負債合計	13,465	14,862	+ 1,396
株主資本	4,835	4,855	+ 20
その他純資産	87	▲ 139	▲ 227
純資産合計	4,922	4,715	▲ 206
負債・純資産合計	18,388	19,578	+ 1,189
自己資本比率	25.9%	23.2%	
Net D/E レシオ	76.6%	101.2%	

- 総資産は、航空宇宙システムの運転資本の増加等により増加
- 負債は、運転資本の増加を背景とした借入債務が全体で増加したこと等により増加
- 純資産は、配当金の支払や退職給付に係る調整累計額の減少等により減少

設備投資等の推移 (単位：億円)



有利子負債の推移 (単位：億円)



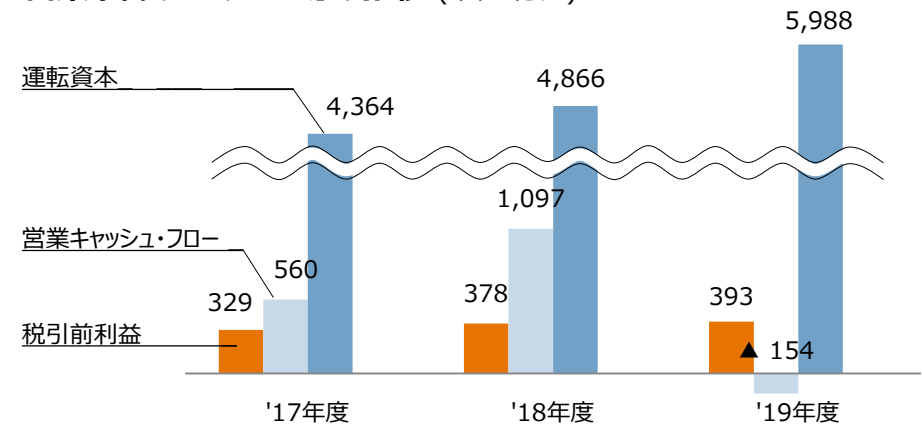
キャッシュ・フローの概要

[単位：億円]

	2018年度	2019年度	増減
営業キャッシュ・フロー	1,097	▲ 154	▲ 1,252
投資キャッシュ・フロー	▲ 853	▲ 694	+ 159
フリー・キャッシュ・フロー	244	▲ 848	▲ 1,092
財務キャッシュ・フロー	▲ 197	1,158	+ 1,355

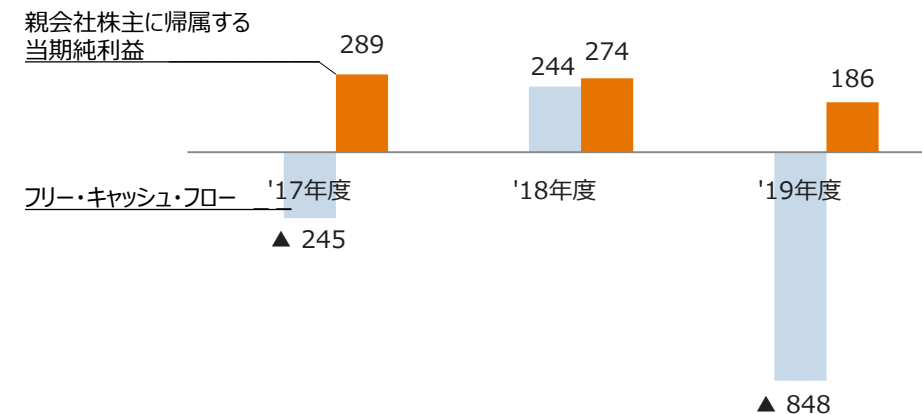
- 営業キャッシュ・フローは、航空宇宙システムにおける運転資本の増加等により悪化
- 投資キャッシュ・フローは、航空宇宙システムにおける設備支払の減少等により改善
- この結果、フリー・キャッシュ・フローは前期比で悪化

営業キャッシュ・フロー等の推移 (単位:億円)



フリー・キャッシュ・フローと

親会社株主に帰属する当期純利益の推移 (単位:億円)



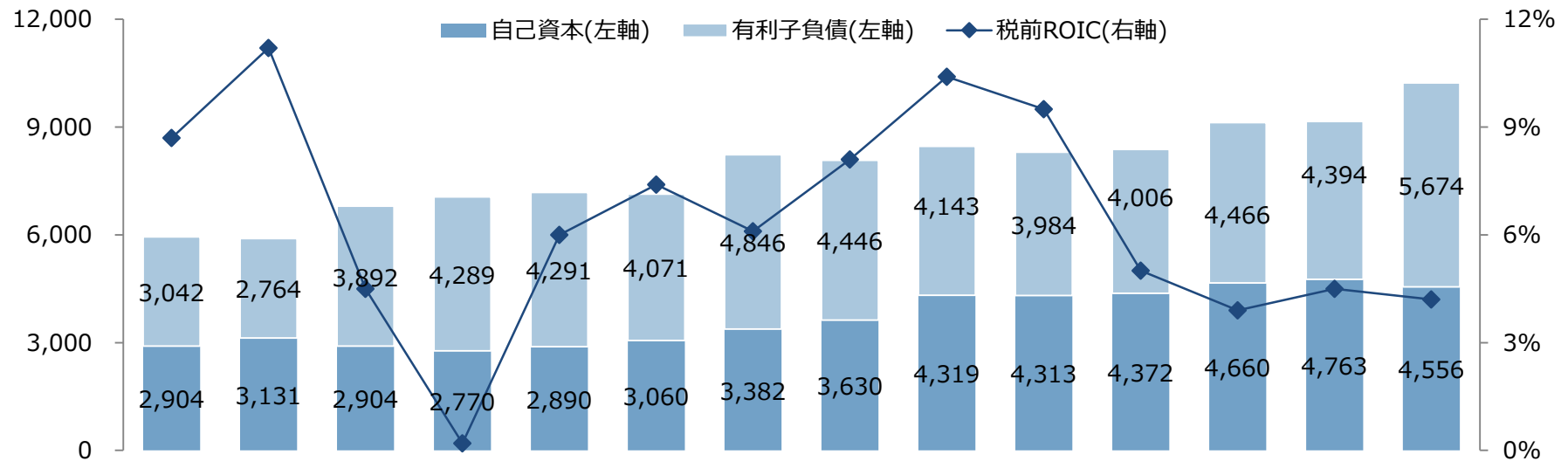
研究開発費・設備投資・期末従業員数

[単位:億円、人]

	2018年度 実績	2019年度		増減 (2月公表比)
		2月公表	実績	
研究開発費	487	560	526	▲ 34
設備投資(※)	669	770	704	▲ 66
減価償却費(※)	590	615	612	▲ 3
国内	26,171	26,800	26,616	▲ 184
海外	9,520	9,800	9,716	▲ 84
期末従業員数	35,691	36,600	36,332	▲ 268

※設備投資額は有形・無形固定資産の新規計上額、減価償却費は有形・無形固定資産の減価償却実施額

ヒストリカルデータ



[単位: 億円]	06年度	07年度	08年度	09年度	10年度	11年度	12年度	13年度	14年度	15年度	16年度	17年度	18年度	19年度
税前ROIC	8.7%	11.2%	4.5%	0.2%	6.0%	7.4%	6.1%	8.1%	10.4%	9.4%	5.0%	3.9%	4.5%	4.2%
投下資本	5,946	5,896	6,797	7,059	7,182	7,132	8,228	8,076	8,463	8,297	8,379	9,127	9,158	10,230
売上高	14,386	15,010	13,385	11,734	12,269	13,037	12,888	13,854	14,861	15,410	15,188	15,742	15,947	16,413
営業利益	691	769	287	▲ 13	426	574	420	723	872	959	459	559	640	620
経常利益	490	639	387	142	491	636	393	606	842	932	366	432	378	404
親会社株主に帰属する 当期純利益※	297	351	117	▲ 108	259	233	308	386	516	460	262	289	274	186

※2014年度までは「当期純利益」

為替レート ¥/\$	117	115	101	93	86	79	82	99	109	118	108	110	110	108

市場概況（1/2）

航空宇宙システム

- 防衛省向けについては、厳しい防衛予算の中で一定程度の需要が存在
- 民間航空機については、旅客数の増加に伴って機体・エンジンともに需要が増加していたものの、新型コロナウイルス感染症拡大により、今後は機体・エンジンともに需要の低下が見込まれる

エネルギー・環境プラント

- 国内ではごみ焼却プラント等において老朽化設備の更新需要が継続
- 中長期的には、国内外の分散型電源需要および新興国におけるエネルギーインフラ整備需要は根強い状況
- 一方、新型コロナウイルス感染症拡大による経済活動の停滞や資源価格の不安定化等の影響により、顧客の短期的な設備投資判断が見直される可能性

精密機械・ロボット

- 建設機械市場向けについては、国内顧客が令和元年台風第19号の影響で減産
- 加えて、インド・インドネシアといった新興国および韓国市場での販売が低迷したものの、全体としては底堅い需要
- 新型コロナウイルス感染症拡大による影響が不透明な状況にあるものの、中国市場はいち早く回復に向かう
- ロボットについては、中国市場において米中貿易摩擦による一時の厳しい状況から回復しつつある
- 新型コロナウイルス感染症拡大による影響が不透明な状況にあるものの、半導体向けロボットについては、台湾および韓国の手続き再開により回復に転じている
- 中長期的には、ロボット需要は着実に拡大していくと推測

市場概況 (2/2)

船舶海洋

- 環境規制強化に伴うガス燃料推進船需要の顕在化やLNG開発プロジェクトの具体化が進む
- 一方で、海運マーケットの長期低迷、韓国政府による造船業支援政策の継続等により、依然として厳しい状況
- 新型コロナウイルス感染症拡大による直接的な影響については、現段階で既受注船の納期延長やキャンセルの申入れは受けていないものの、商談の遅れによる案件の成約時期の後ろ倒しが懸念される

車 両

- 中長期的には、国内では、老朽化車両の更新需要が安定的に存在
- 米国では、注力市場であるニューヨーク地区をはじめ、新造・更新需要が見込まれる
- アジアでは、日本政府によるインフラ輸出促進に伴って新興国向け案件の形成が計画されている
- 一方で、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、今後は国内外の車両案件の納入・受注計画の見直しが見込まれる

モーターサイクル&エンジン

- 2020年3月初旬まで
 - 二輪車では主に欧州において市場の緩やかな成長が持続する一方、一部新興国は市場が軟調に推移
 - 四輪車およびパーソナルウォータークラフトでは、主に北米において市場が安定して成長を継続
 - 汎用エンジン市場では、天候不順や米中貿易摩擦の影響を受け一時的に成長が鈍化傾向
- 2020年3月中旬以降
 - 主要市場である欧米をはじめ世界各国で新型コロナウイルスの感染が急速に拡大して以降、外出制限が行われ販売代理店が営業停止となるなど、市場が大きく落ち込み

今後の見通し

新型コロナウイルス感染症拡大の影響について（2020年度見通し）

- 世界的な経済活動の停滞により、複数の事業で多大な影響を受ける見込み
- 特に、旅客需要が急減している航空宇宙システムや、外出規制および個人消費低迷の影響を受けるモーターサイクル&エンジンにおいて大きな影響
- 全社では赤字となる可能性がある

2020年度連結業績予想（数量計画）の公表見送りについて

- 現段階ではそれぞれの事業において合理的な業績予想の算出が困難であるため、2020年度連結業績予想の公表を見送り
- 今後、業績への影響を慎重に見極め、合理的な予想が可能となった時点で速やかに公表を予定

2020年度配当予想について

- かかる経営状況に鑑み、2020年度配当予想は未定（2019年度期末配当は無配を予定）

中期経営計画（中計2019）について

- 現在の事業環境や市場環境を見据え、2021年度数量目標は取り下げ

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によらずに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、外部環境およ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。