

2020年度第2四半期決算説明資料

2020年10月29日

川崎重工業株式会社



目次

I. 2020年度第2四半期連結決算の概要

- 2020年度第2四半期決算実績 サマリー 3
- 2020年度第2四半期決算実績 セグメント別 4
- 前年同期比損益増減要因分析 5
- 前年同期比損益計算書の概要 6
- セグメント別決算実績/コロナウイルスの影響
 - 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

II. 2020年度業績見通し

- 連結受注高・売上高・利益見通し 15
- セグメント別通期業績見通し 16
- セグメント別税前ROIC等の推移 17
- 研究開発費・設備投資・期末従業員数 18

<参考資料>

- ヒストリカル・データ 19
- 市場概況 20

第2四半期決算実績 サマリー

[単位：億円]

	2019年度 2Q	2020年度 2Q	増減
受注高	6,573	5,022	▲ 1,551
売上高	7,365	6,573	▲ 792
営業損益	86	▲ 218	▲ 305
経常損益	8	▲ 182	▲ 191
親会社株主に帰属する 四半期純損失	▲ 37	▲ 272	▲ 235

<売上加重平均レート>

ドル (¥/\$)	108.45	105.53
ユーロ (¥/EUR)	122.84	121.43

前年同期比

• 受注

- 航空宇宙システム、エネルギー・環境プラントを中心に減少

• 売上

- 車両等が増収となる一方で、航空宇宙システム、モーターサイクル&エンジン等が減収となったことにより、全体では減収

• 利益

- 営業利益は、車両の改善はあったものの、航空宇宙システムでの悪化等により減益
- 経常利益は、為替差損益の好転や民間航空エンジンの運航上の問題に係る引当金戻入益の計上はあったものの、営業損益の減益により減益
- 親会社株主に帰属する四半期純利益は、固定資産売却益の特別利益への計上はあったものの、経常利益の減益に加え、減損損失（坂出工場）の特別損失への計上や繰延税金資産の一部取崩しを行ったことにより減益

(参考) 20年度2Q決算実績における影響外貨量

[単位：億外貨]

ドル	ユーロ
5.9	0.7

第2四半期決算実績 セグメント別

[単位：億円]

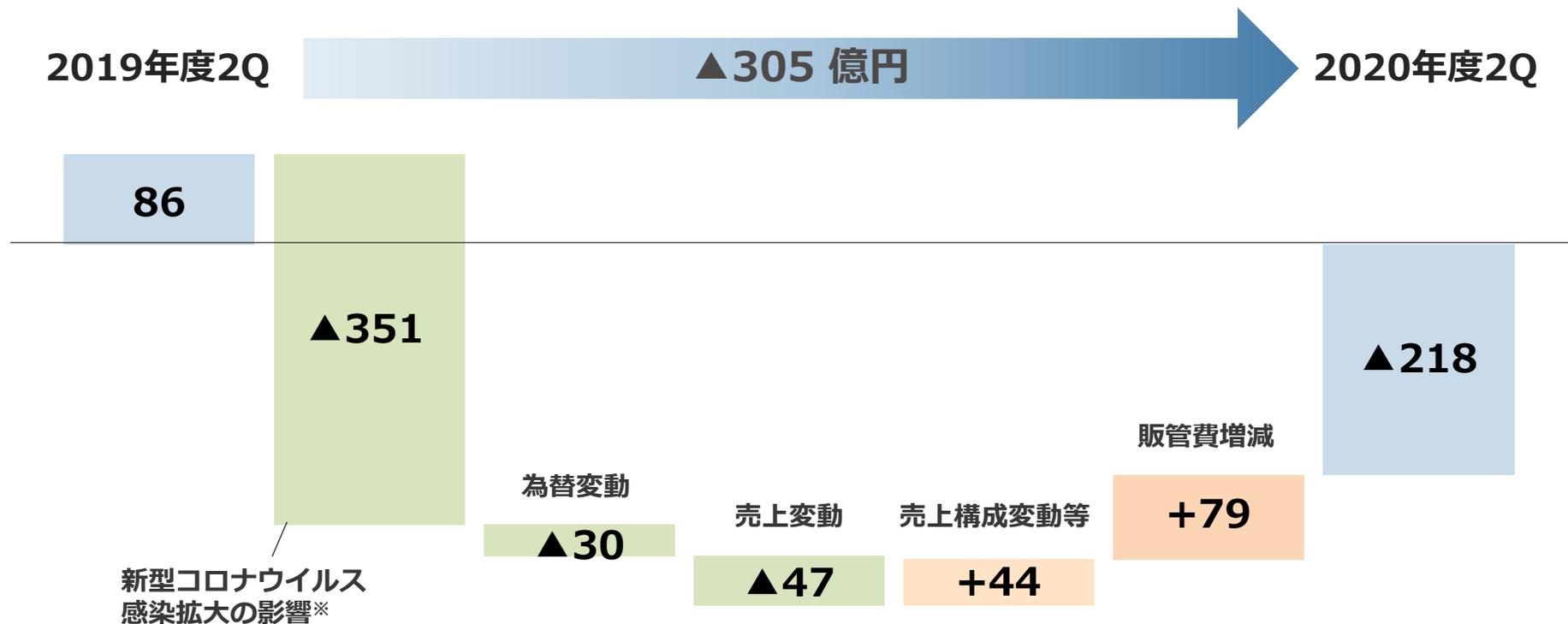
	受注高			売上高			営業損益		
	2019年度 2Q	2020年度 2Q	増減	2019年度 2Q	2020年度 2Q	増減	2019年度 2Q	2020年度 2Q	増減
航空宇宙システム	1,587	724	▲ 862	2,508	1,685	▲ 823	97	▲ 238	▲ 335
IT・IT・環境プラント	1,240	958	▲ 281	956	1,045	+ 89	50	44	▲ 6
精密機械・舶用	1,046	1,024	▲ 21	982	990	+ 8	32	34	+ 2
船舶海洋	265	225	▲ 39	371	382	+ 11	▲ 14	▲ 14	+ 0
車両	391	303	▲ 87	593	691	+ 98	▲ 43	▲ 1	+ 41
モーターサイクル&エンジン	1,472	1,397	▲ 74	1,472	1,397	▲ 74	▲ 33	▲ 51	▲ 18
その他	570	386	▲ 183	481	379	▲ 102	8	▲ 1	▲ 10
調整額※	-	-	-	-	-	-	▲ 9	11	+ 20
合計	6,573	5,022	▲ 1,551	7,365	6,573	▲ 792	86	▲ 218	▲ 305

※「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

前年同期比損益増減要因分析

● 営業損益の変動

– 前年同期比 ▲ 305 億円 (2019年度2Q: 86億円 ⇒ 2020年度2Q: ▲218億円)



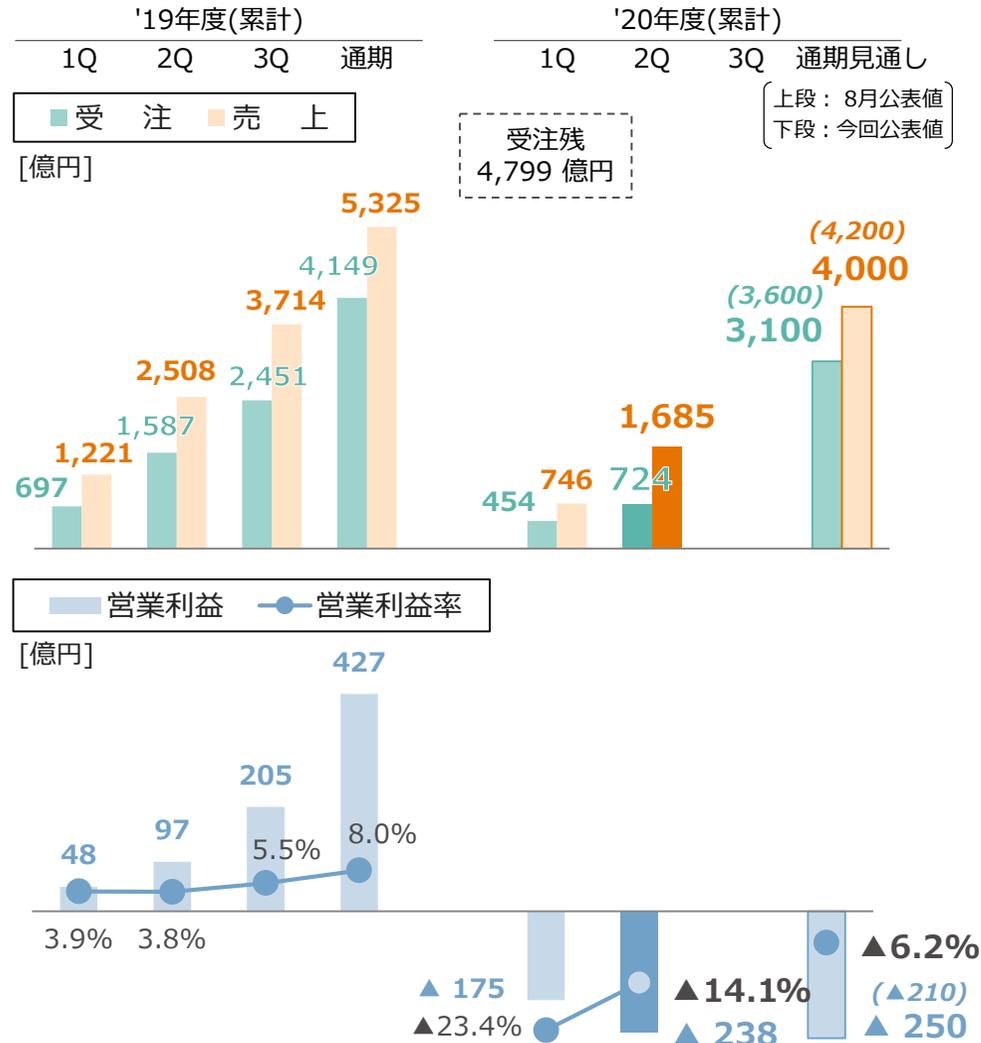
※ 当該数値は、2019年度2Q実績を平常値とした場合に、2020年度2Qにおいて新型コロナウイルス感染拡大に起因することが明確な損益変動を集計した概算値です

前年同期比損益計算書の概要

	[単位：億円]			
	前年同期比	(2019年度2Q	⇒	2020年度2Q)
営業損益	▲ 305	(86	⇒	▲ 218)
・ 売上高	▲ 792	(7,365	⇒	6,573)
・ 売上原価	▲ 407	(6,297	⇒	5,889)
・ 販売費および一般管理費	▲ 79	(981	⇒	902)
うち給料および手当	+ 0	(273	⇒	274)
うち研究開発費	▲ 46	(237	⇒	190)
営業外損益	+ 114	(▲ 78	⇒	35)
・ 金融収支(受取配当金を含む)	▲ 1	(▲ 13	⇒	▲ 15)
・ 持分法による投資損益	▲ 3	(9	⇒	5)
・ 為替差損益	+ 75	(▲ 57	⇒	17)
・ 民間航空エンジンの運航上の問題に係る負担金戻入金	+ 30	(-	⇒	30)
・ 民間航空エンジンの運航上の問題に係る負担金	+ 11	(▲ 11	⇒	-)
・ その他	+ 2	(▲ 4	⇒	▲ 2)
特別損益	▲ 3	(12	⇒	9)
・ 固定資産売却益	+ 19	(12	⇒	32)
・ 関係会社株式売却益	+ 15	(-	⇒	15)
・ 減損損失	▲ 39	(-	⇒	▲ 39)

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、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



2020年度第2四半期実績 (前年同期比)

- 受注：民間航空機向け分担製造品や民間航空エンジン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減少したことにより減収
- 営業利益：減収等により悪化

2020年度見通し (8月公表比)

- 受注：新型コロナウイルス感染拡大の影響による民間航空機向け分担製造品や民間航空エンジン分担製造品の減少により見通しを引き下げ
- 売上：同上
- 営業利益：減収により見通しを引き下げ

民間航空機向け分担製造品の売上機数

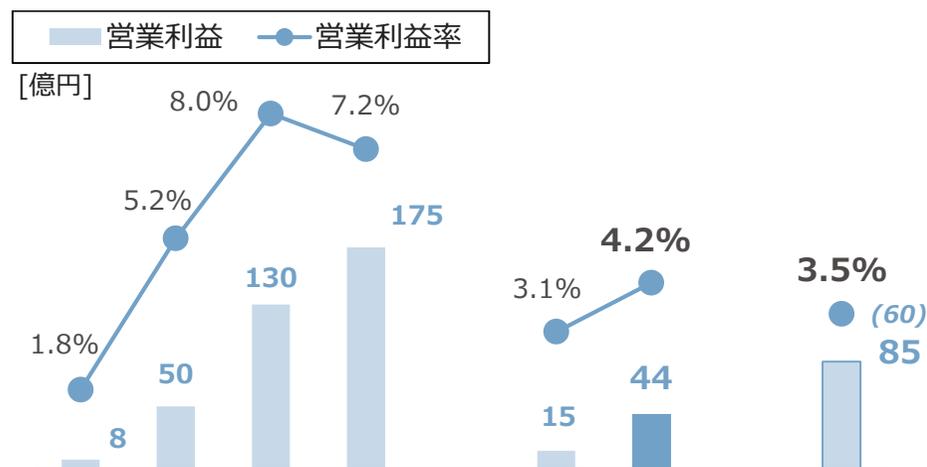
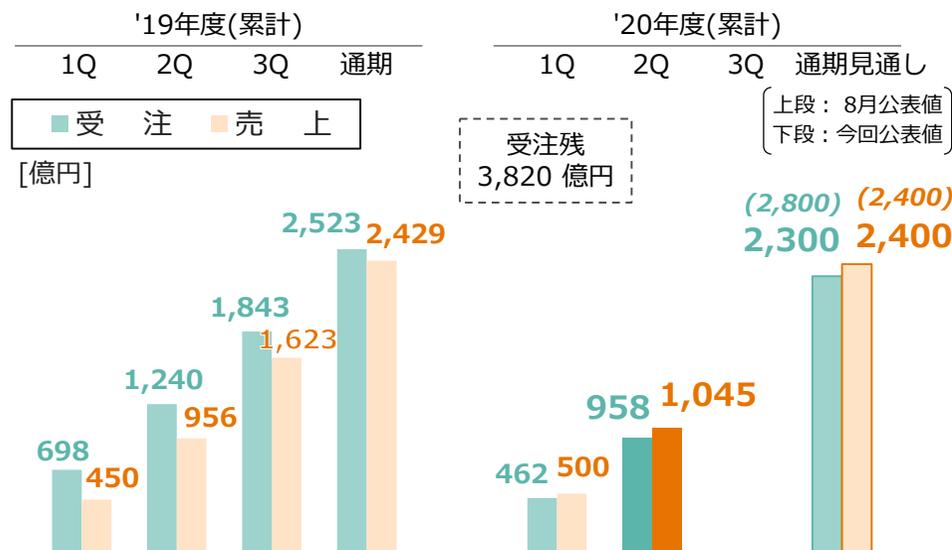
[単位:機]

	2019年度2Q	2020年度2Q
Boeing 767	17	13
Boeing 777	25	14
Boeing 777X	6	6
Boeing 787	85	48

	2018年度 実績	2019年度 実績	2020年度 見通し
税前ROIC	5.0%	8.0%	▲4.8%

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、発電用ガスエンジン、ディーゼル機関、蒸気タービン、空力機械、ボイラプラント、コンバインドサイクルパワープラント、産業プラント(セメント、肥料等)、LNGタンク、ごみ焼却プラント、搬送機械、トンネル掘削機、破碎機、船用ガスタービン・減速装置、船用レシプロエンジン、水力機械



2020年度第2四半期実績 (前年同期比)

- 受注：国内向けごみ処理施設の大規模改修工事やエネルギー事業での大口案件の受注があった前年同期に比べ減少
- 売上：国内向けごみ処理施設案件の工事量増加や国内向けガスタービンコンバインドサイクル発電プラントの売上増加等により増収
- 営業利益：増収はあったものの、新型コロナウイルス感染拡大の影響による操業差損の発生等により減益

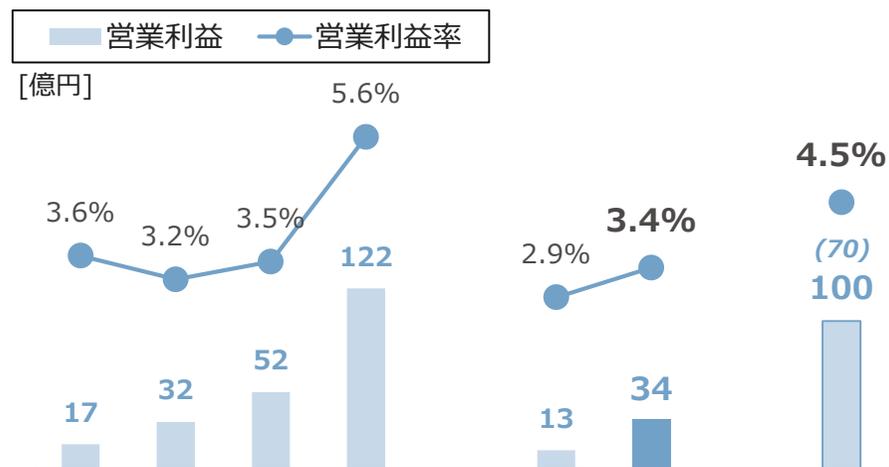
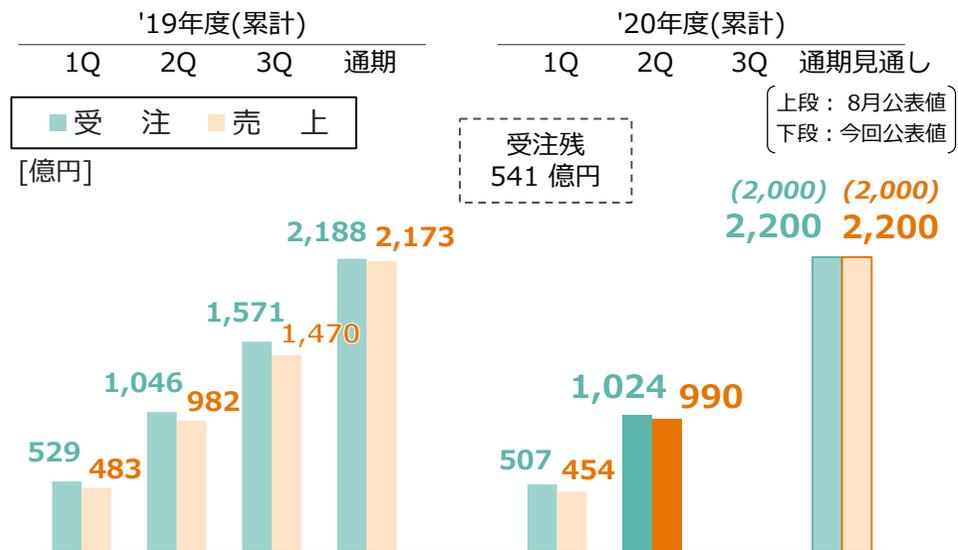
2020年度見通し (8月公表比)

- 受注：新型コロナウイルス感染拡大の影響による案件の期ずれにより見通しを引き下げ
- 売上：大きな変動はなく、見通しを据え置き
- 営業利益：複数案件の採算改善や期間費用の減少等により見通しを引き上げ

	2018年度 実績	2019年度 実績	2020年度 見通し
税前ROIC	9.3%	10.4%	8.6%

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



2020年度第2四半期実績 (前年同期比)

- 受注：半導体向け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：半導体向け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前年同期並み
- 営業利益：前年同期並み

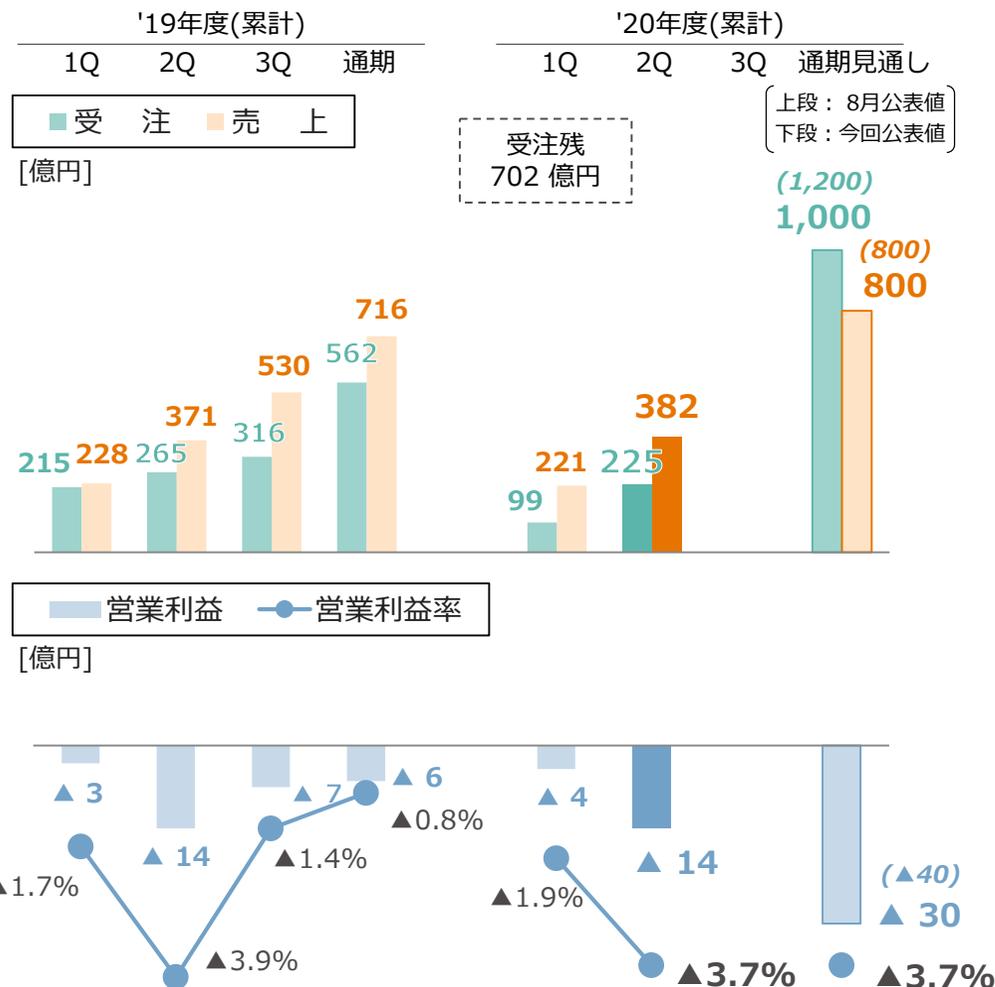
2020年度見通し (8月公表比)

- 受注：建設機械市場向け油圧機器の回復や各種ロボットの増加により見通しを引き上げ
- 売上：同上
- 営業利益：増収により見通しを引き上げ

	2018年度 実績	2019年度 実績	2020年度 見通し
税前ROIC	19.8%	8.8%	7.6%

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



2020年度第2四半期実績 (前年同期比)

- 受注：LPG運搬船の受注の減少により減少
- 売上：新造船の工事量減少はあったものの、修繕船の売上増加等により前年同期並み
- 営業利益：修繕船の売上増加はあったものの、新造船の工事量減少や操業差損の発生等により前年同期並み

2020年度見通し (8月公表比)

- 受注：新型コロナウイルス感染拡大の影響による案件の期ずれにより見通しを引き下げ
- 売上：大きな変動はなく、見通しを据え置き
- 営業利益：新型コロナウイルス感染拡大による採算悪化懸念の後退や期間費用の減少等により見通しを引き上げ

新造船の受注・売上・受注残隻数

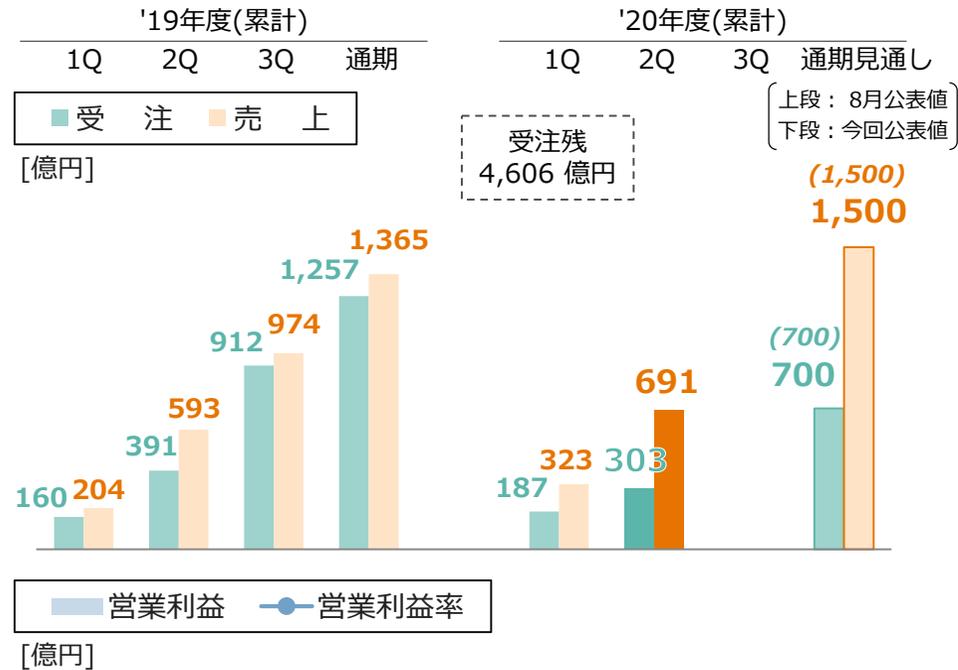
	受注		売上 [※]		受注残
	'19年度2Q	'20年度2Q	'19年度2Q	'20年度2Q	'20年度2Q
LNG船			2		
LPG船	2	1	5	4	6
潜水艦			2	2	2
その他			4	3	
合計	2	1	13	9	8

※売上は進行基準を含む

	2018年度 実績	2019年度 実績	2020年度 見通し
税前ROIC	3.2%	1.4%	▲6.9%

車 両

主要製品：各種電車（新幹線含む）、機関車、客車、台車



2020年度第2四半期実績（前年同期比）

- 受注：新幹線車両の受注があったものの、国内私鉄・公営鉄道向けの大口径案件の受注があった前年同期に比べ減少
- 売上：国内向け車両が増加したこと等により増収
- 営業利益：新型コロナウイルス感染拡大の影響等による海外案件の採算悪化はあったものの、増収により改善

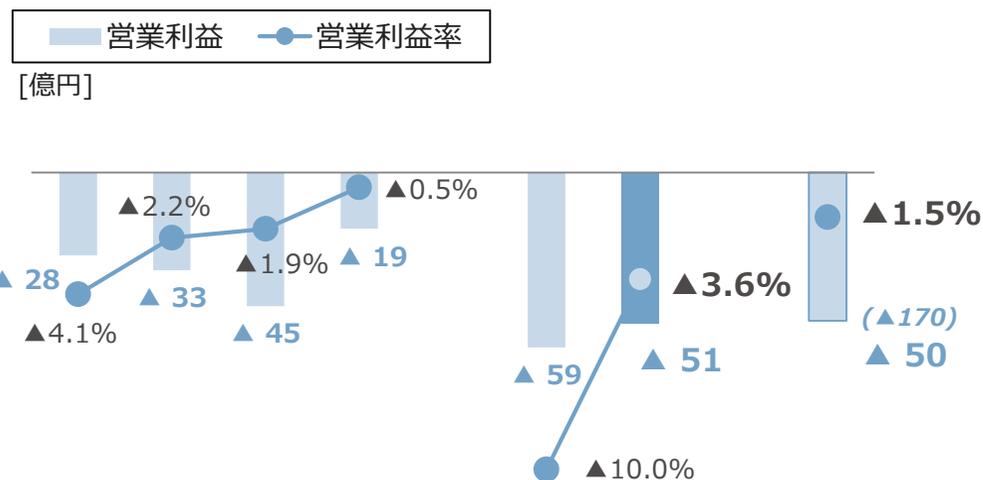
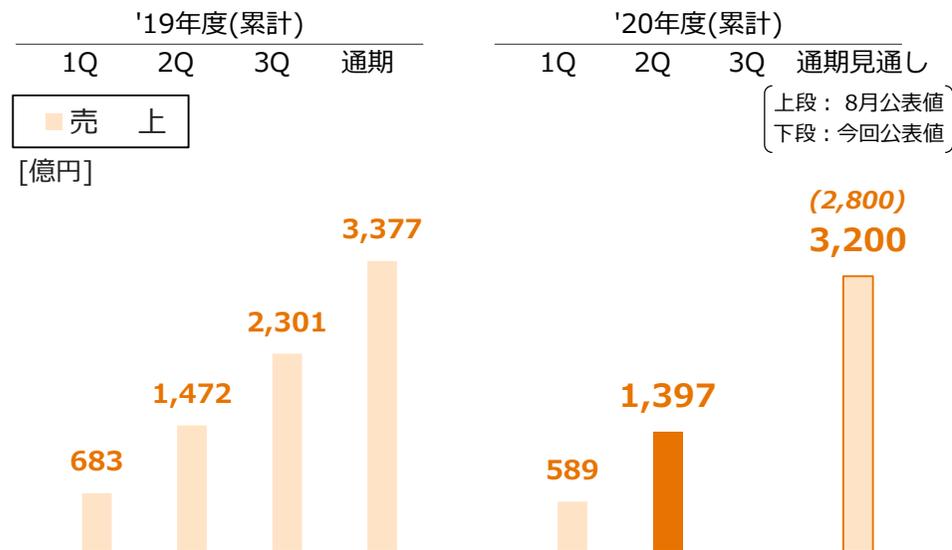
2020年度見通し（8月公表比）

- 受注：大きな変動はなく、見通しを据え置き
- 売上：同上
- 営業利益：同上

	2018年度 実績	2019年度 実績	2020年度 見通し
税前ROIC	▲26.4%	▲7.2%	▲3.2%

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



2020年度第2四半期実績 (前年同期比)

- 売上：新興国向け二輪車が大きく減少したこと等により減収
- 営業利益：減収に加え、対米ドルや対新興国通貨等で前年同期に比べ為替レートが円高で推移したこと等により悪化

2020年度見通し (8月公表比)

- 売上：米国向けオフロード二輪車および四輪車、欧州向け二輪車の増加により見通しを引き上げ
- 営業利益：増収により見通しを引き上げ

製品別売上 (卸売) 台数・金額

[単位:千台、億円]

	2019年度2Q		2020年度2Q	
	台数	金額	台数	金額
先進国二輪車	67	503	61	489
新興国二輪車	158	362	84	261
四輪車・PWC	32	386	35	447
汎用エンジン		221		200
合計	257	1,472	180	1,397

	2018年度実績	2019年度実績	2020年度見通し
税前ROIC	8.4%	▲2.6%	▲5.3%

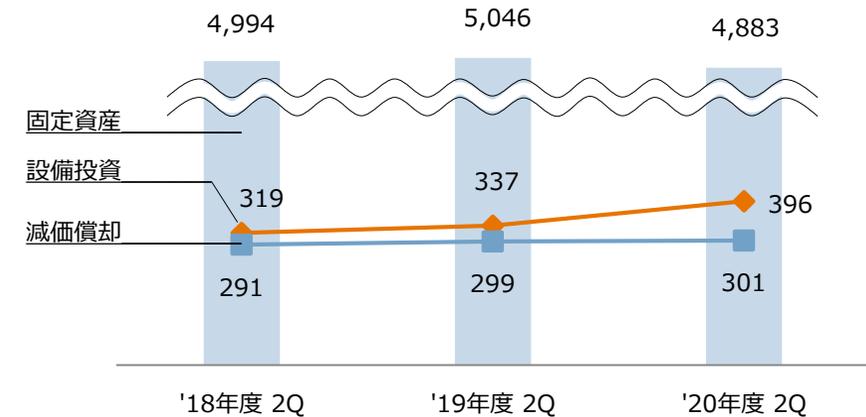
貸借対照表の概要

[単位：億円]

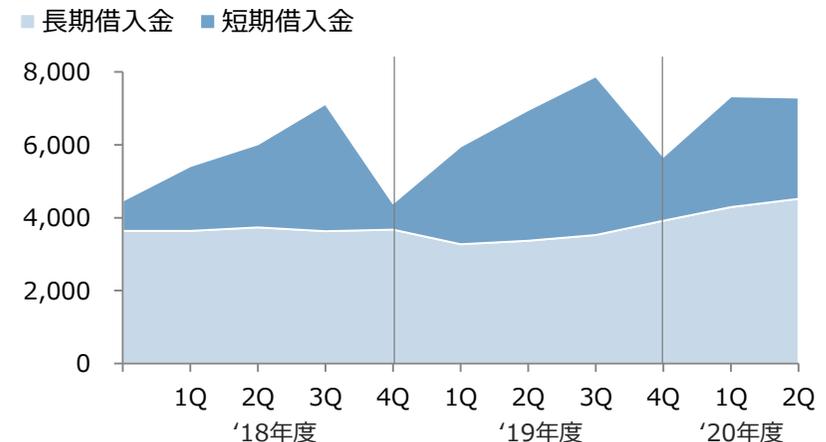
	2019年度末	2020年度2Q末	増減
現預金	1,061	1,531	+ 470
売掛債権	4,732	4,349	▲ 382
棚卸資産	6,316	6,593	+ 277
有形・無形固定資産	5,039	4,883	▲ 155
その他資産	2,429	2,429	+ 0
資産合計	19,578	19,788	+ 210
買掛債務	3,716	3,039	▲ 677
借入債務	5,674	7,294	+ 1,619
前受金	1,486	1,390	▲ 95
その他負債	3,985	3,651	▲ 333
負債合計	14,862	15,376	+ 513
株主資本	4,855	4,582	▲ 272
その他純資産	▲ 139	▲ 170	▲ 30
純資産合計	4,715	4,412	▲ 303
負債・純資産合計	19,578	19,788	+ 210
自己資本比率	23.2%	21.5%	
Net D/E レシオ	101.2%	135.4%	

- 総資産は、不測の事態に備えた手元資金の確保による現預金の増加や航空宇宙システムの棚卸資産の増加等により増加
- 負債は、買掛債務の減少等はあったものの、航空宇宙システムの借入債務が増加したこと等により全体として増加
- 純資産は、親会社株主に帰属する四半期純損失等により減少

設備投資等の推移 (単位：億円)



有利子負債の推移 (単位：億円)



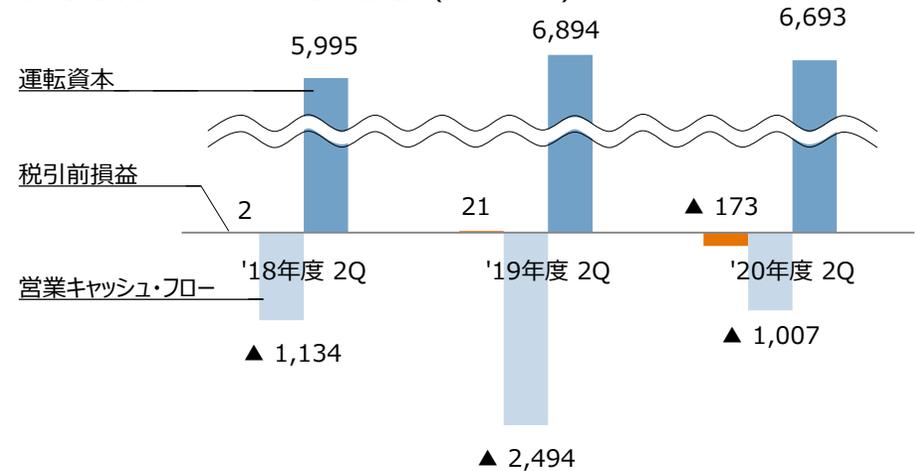
キャッシュ・フローの概要

[単位：億円]

	2019年度 2Q	2020年度 2Q	増減
営業キャッシュ・フロー	▲ 2,494	▲ 1,007	+ 1,487
投資キャッシュ・フロー	▲ 330	▲ 136	+ 193
フリー・キャッシュ・フロー	▲ 2,825	▲ 1,144	+ 1,680
財務キャッシュ・フロー	2,499	1,612	▲ 887

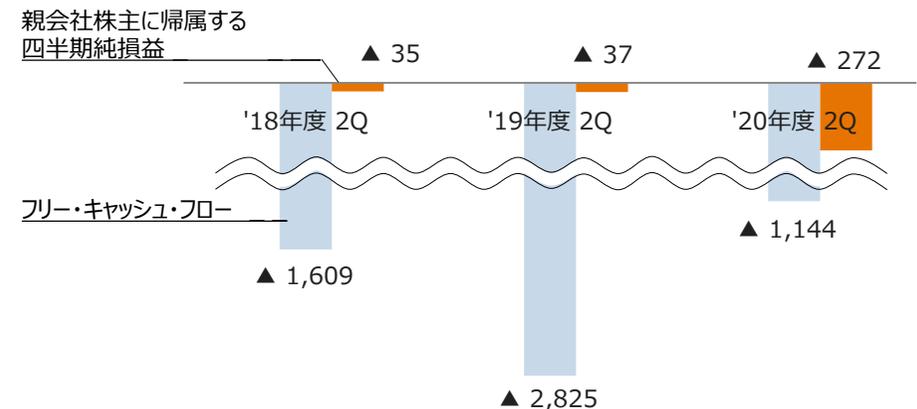
- 営業キャッシュ・フローは、航空宇宙システムにおける売掛債権入金時期の差異やモーターサイクル&エンジンにおける運転資本の減少等により改善
- 投資キャッシュ・フローは、固定資産売却や関係会社株式売却による収入等により改善
- この結果、フリー・キャッシュ・フローは前年同期比で改善

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四半期純損益の推移 (単位:億円)



連結受注高・売上高・利益見通し

[単位:億円]

	2019年度 実績	2020年度 見通し		増減	
		8月公表	今回公表	前年度比	8月公表比
受注高	15,135	14,000	13,400	▲ 1,735	▲ 600
売上高	16,413	14,600	15,000	▲ 1,413	+ 400
営業損益	620	▲ 300	▲ 200	▲ 820	+ 100
経常損益	404	-	▲ 250	▲ 654	-
親会社株主に帰属する 当期純損益	186	-	▲ 270	▲ 456	-
税前ROIC	4.2%	-	▲ 2.2%	▲ 6.4%	-
ROE	4.0%	-	▲ 6.1%	▲ 10.1%	-
配当 (1株当たり)	35円	-	0円	▲ 35円	-

<実績/前提レート ※ >

ドル (¥/\$)	108.94	106.00	106.00
ユーロ (¥/EUR)	121.70	119.00	123.00

※ 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

見通し修正の理由等

• 受注

- モーターサイクル&エンジンや精密機械・ロボットの増加はあるものの、航空宇宙システムやエネルギー・環境プラント、船舶海洋の減少により全体では見通しを引き下げ

• 売上

- 航空宇宙システムの減収等はあるものの、モーターサイクル&エンジンや精密機械・ロボットの増収により全体では見通しを引き上げ

• 利益

- 営業利益は、航空宇宙システムの悪化はあるものの、モーターサイクル&エンジンや精密機械・ロボット、エネルギー・環境プラントの改善等により全体では見通しを引き上げ
- 経常利益および親会社株式に帰属する当期純利益は、減損損失（坂出工場）の計上等により営業損益から悪化
- 配当は、8月時点では期末配当予想を未定としていたものの、かかる経営状況に鑑み無配を決定

(参考)為替影響額1円の変動による影響額

[単位:億円]

	営業利益	経常利益
ドル	11.7	13.1
ユーロ	1.4	1.5

セグメント別通期業績見通し

[単位:億円]

	受注高				売上高				営業利益			
	2019年度 実績	2020年度見通し			2019年度 実績	2020年度見通し			2019年度 実績	2020年度見通し		
		8月公表	今回公表	増減 (8月公表比)		8月公表	今回公表	増減 (8月公表比)		8月公表	今回公表	増減 (8月公表比)
航空宇宙システム	4,149	3,600	3,100	▲ 500	5,325	4,200	4,000	▲ 200	427	▲ 210	▲ 250	▲ 40
ICT・環境プラント	2,523	2,800	2,300	▲ 500	2,429	2,400	2,400	-	175	60	85	+ 25
精密機械・ロボット	2,188	2,000	2,200	+ 200	2,173	2,000	2,200	+ 200	122	70	100	+ 30
船舶海洋	562	1,200	1,000	▲ 200	716	800	800	-	▲ 6	▲ 40	▲ 30	+ 10
車両	1,257	700	700	-	1,365	1,500	1,500	-	▲ 38	▲ 20	▲ 20	-
モーターサイクル&エンジン	3,377	2,800	3,200	+ 400	3,377	2,800	3,200	+ 400	▲ 19	▲ 170	▲ 50	+ 120
その他	1,075	900	900	-	1,024	900	900	-	12	50	10	▲ 40
調整額※	-	-	-	-	-	-	-	-	▲ 53	▲ 40	▲ 45	▲ 5
合計	15,135	14,000	13,400	▲ 600	16,413	14,600	15,000	+ 400	620	▲ 300	▲ 200	+ 100

※「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

セグメント別税前ROIC等の推移

	税前ROIC ((税前利益+支払利息)/投下資本)			営業利益率 (営業利益/売上高)			総資産回転率(倍) (売上高/総資産)		
	2019年度 実績	2020年度 見通し	増減	2019年度 実績	2020年度 見通し	増減	2019年度 実績	2020年度 見通し	増減
航空宇宙システム	8.0%	▲4.8%	▲ 12.8%	8.0%	▲6.2%	▲ 14.2%	0.71	0.50	▲ 0.21
IT・環境プラント	10.4%	8.6%	▲ 1.8%	7.2%	3.5%	▲ 3.7%	0.77	0.76	▲ 0.01
精密機械・ロケット	8.8%	7.6%	▲ 1.2%	5.6%	4.5%	▲ 1.1%	1.06	1.07	+ 0.01
船舶海洋	1.4%	▲6.9%	▲ 8.3%	▲0.8%	▲3.7%	▲ 2.9%	0.57	0.63	+ 0.06
車両	▲7.2%	▲3.2%	+ 4.0%	▲2.7%	▲1.3%	+ 1.4%	0.64	0.79	+ 0.15
モーターサイクル&エンジン	▲2.6%	▲5.3%	▲ 2.7%	▲0.5%	▲1.5%	▲ 1.0%	1.19	1.17	▲ 0.02
合計	4.2%	▲2.2%	▲ 6.4%	3.7%	▲1.3%	▲ 5.0%	0.83	0.78	▲ 0.05

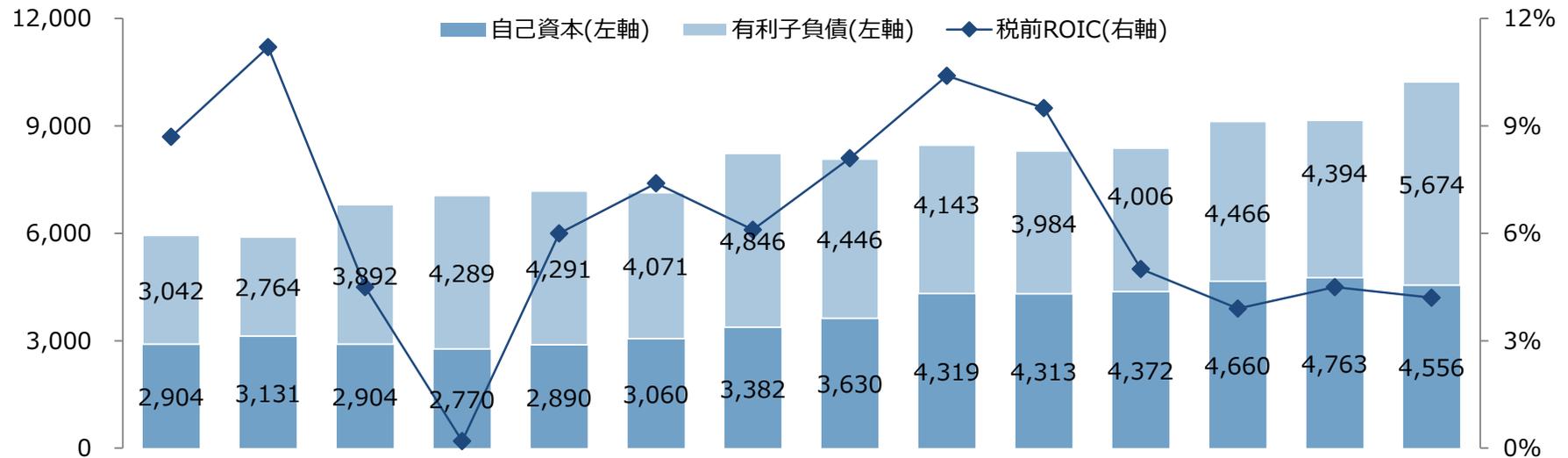
研究開発費・設備投資・期末従業員数

[単位:億円、人]

	2018年度 実績	2019年度 実績	2020年度 見通し	増減 (前年度比)
研究開発費	487	526	495	▲ 31
設備投資(※)	669	704	530	▲ 174
減価償却費(※)	590	612	615	+ 3
国内	26,171	26,616	26,800	+ 184
海外	9,520	9,716	9,700	▲ 16
期末従業員数	35,691	36,332	36,500	+ 168

※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概ね安定した需要が存在
- 民間航空機については、新型コロナウイルス感染拡大により世界の旅客需要が低迷しており、機体・エンジンともに需要が低下

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
- 一方、新型コロナウイルス感染拡大による経済活動の停滞や資源価格の不安定化により、顧客の短期的な設備投資判断が見直されるなど不透明な状況が継続

精密機械・ロボット

- 建設機械市場向け
 - 中国建設機械市場が新型コロナウイルス感染拡大の影響からいち早く回復しており、当社の中国市場向け販売も前年同期を上回る状況
 - 一方、中国以外の地域における建設機械市場は、新型コロナウイルス感染拡大の影響による市場の停滞により、需要が大幅に減少
 - 足下では、中国以外の地域においても需要回復の兆しが見えつつあるものの、先行き不透明な状況は継続
- ロボット市場向け
 - 汎用ロボットは、新型コロナウイルス感染拡大による影響を受け案件の期ずれがあるものの、回復が早かった中国市場で好調に推移
 - 半導体向けロボットについては、米中摩擦の影響による不透明感は強まっているものの、足元では堅調に推移し中長期的にも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が顕在化
- 一方で、海運マーケットの長期低迷、新型コロナウイルス感染拡大による商談の停滞等により、依然として厳しい状況

モーターサイクル&エンジン

- 主要市場である欧米や東南アジアで新型コロナウイルスの感染が拡大し、市場が大きな影響を受けている

車両

- 新型コロナウイルス感染拡大の影響により、国内では鉄道関連投資計画の見直し、海外では工程の遅れや入札の延期・中止等が現実となりつつある
- 中長期的には、人口集中による大都市の混雑緩和や環境対策のための都市交通整備、アジア諸国の経済発展に伴う鉄道インフラニーズなど、今後も世界的に比較的安定した成長が見込まれる

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。