

# 2023年度第1四半期決算説明資料

---

Financial Results for First Quarter FY2023  
(for the year ending March 31, 2024)

2023年8月8日

川崎重工業株式会社



 **Kawasaki**  
Powering your potential

# 0 目次

1

## 2023年度第1四半期決算実績

サマリー	3
セグメント別	4
損益計算書	5
事業損益増減要因	7
財政状態計算書	9
キャッシュ・フロー計算書	11

2

## 2023年度業績予想

サマリー	13
セグメント別	14

3

## セグメント別詳細情報

航空宇宙システム	15
車両	19
エネルギーソリューション&マリン (略称: ES&M)	23
精密機械・ロボット	27
パワースポーツ&エンジン (略称: PS&E)	31

4

## 株主還元、その他

株主還元	35
プロジェクトトピックス	36
参考資料	40

### 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り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。なお、当社は2022年度第1四半期よりIFRS（国際財務報告基準）を適用しています。

# 1 2023年度1Q決算実績 - サマリー

- ✓ 前年同期比で増収増益、1Qでの受注高・売上収益は過去最高を記録
- ✓ 事業ごとに強弱はあるものの、全体としては概ね想定線での着地

(単位：億円)

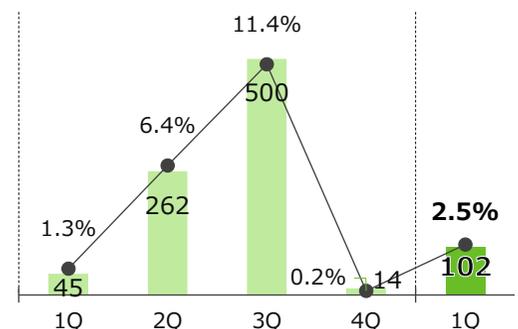
	'22年度1Q	'23年度1Q	前年同期比
受注高	4,120	<b>4,573</b>	+ 452
売上収益	3,503	<b>4,053</b>	+ 549
事業利益	45	<b>102</b>	+ 56
[利益率]	[1.3%]	[2.5%]	[+ 1.2pt]
税引前四半期利益	106	<b>149</b>	+ 43
[利益率]	[3.0%]	[3.7%]	[+ 0.6pt]
親会社の所有者に帰属する 四半期利益	54	<b>90</b>	+ 36
[利益率]	[1.6%]	[2.2%]	[+ 0.6pt]
売上加重平均レート(USD/JPY)	124.76	<b>132.09</b>	+ 7.33
損益影響外貨量(億USD) <sup>※</sup>	4.1	<b>4.5</b>	+ 0.4

※ 川崎重工業、川崎車両、カワサキモータースのドル建売上からドル建仕入を控除して算出（損失引当済み案件のドル建売上を含む）した外貨量であり、為替レートが1円変動することによる事業利益への概算影響額。当該数値のセグメント別内訳はP.42を参照

四半期別 売上収益 (億円)



四半期別 事業利益 (億円), 利益率



# 1 2023年度1Q決算実績 – セグメント別

- 
航空宇宙システムは旅客需要の回復や円安の追い風を受け増収・改善、ES&Mは船舶海洋事業の業績が大きく改善し増益 ①
- 
精密機械・ロボットは半導体市況や中国建機市場の低迷を受け減収・減益 ②

(単位：億円)

	受注高			売上収益			事業損益		
	'22年度1Q	'23年度1Q	増減	'22年度1Q	'23年度1Q	増減	'22年度1Q	'23年度1Q	増減
航空宇宙システム	604	<b>1,187</b>	+ 582	634	<b>802</b>	+ 167	▲ 89	<b>▲ 46</b>	+ 42
車両	117	<b>164</b>	+ 47	264	<b>435</b>	+ 171	▲ 1	<b>▲ 0</b>	+ 1
イレキ-ソリューション&マリ	1,245	<b>1,023</b>	▲ 221	635	<b>707</b>	+ 72	0	<b>58</b>	+ 58
精密機械・ロボット	679	<b>540</b>	▲ 139	526	<b>493</b>	▲ 32	14	<b>▲ 25</b>	▲ 40
パワースポーツ&エンジン <sup>※1</sup>	1,260	<b>1,439</b>	+ 179	1,260	<b>1,439</b>	+ 179	128	<b>143</b>	+ 14
その他	213	<b>217</b>	+ 4	183	<b>175</b>	▲ 7	13	<b>6</b>	▲ 7
調整額 <sup>※2</sup>	-	-	-	-	-	-	▲ 20	<b>▲ 33</b>	▲ 13
合計	4,120	<b>4,573</b>	+ 452	3,503	<b>4,053</b>	+ 549	45	<b>102</b>	+ 56

※1 2022年度第3四半期連結会計期間より従来「モーターサイクル&エンジン」としていた報告セグメントの名称を「パワースポーツ&エンジン」に変更しています

※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

# 1 2023年度1Q決算実績 – 損益計算書

(単位：億円)

	'22年度1Q	百分率	'23年度1Q	百分率	増減	
売上収益	3,503	100.0	<b>4,053</b>	100.0	+	549
売上原価	2,929	83.6	<b>3,392</b>	83.7	+	462
売上総利益	573	16.4	<b>660</b>	16.3	+	87
販売費および一般管理費	535	15.3	<b>623</b>	15.4	+	87
うち 給料および手当	156		<b>177</b>		+	21
研究開発費	107		<b>113</b>		+	5
その他	271		<b>332</b>		+	60
持分法による投資利益	6		<b>60</b>		+	54
その他の収益および費用(▲は損)	1		<b>4</b>		+	2
うち 固定資産売却益	4		<b>7</b>		+	2
その他	▲ 2		<b>▲ 2</b>		▲	0
事業利益	45	1.3	<b>102</b>	2.5	+	56

## 要因説明

- ① 主として船舶中国合弁会社で業績が改善（コストダウンに加え、鋼材価格の低下やドル/元が元安で推移した影響）

# 1 2023年度1Q決算実績 – 損益計算書

(単位：億円)

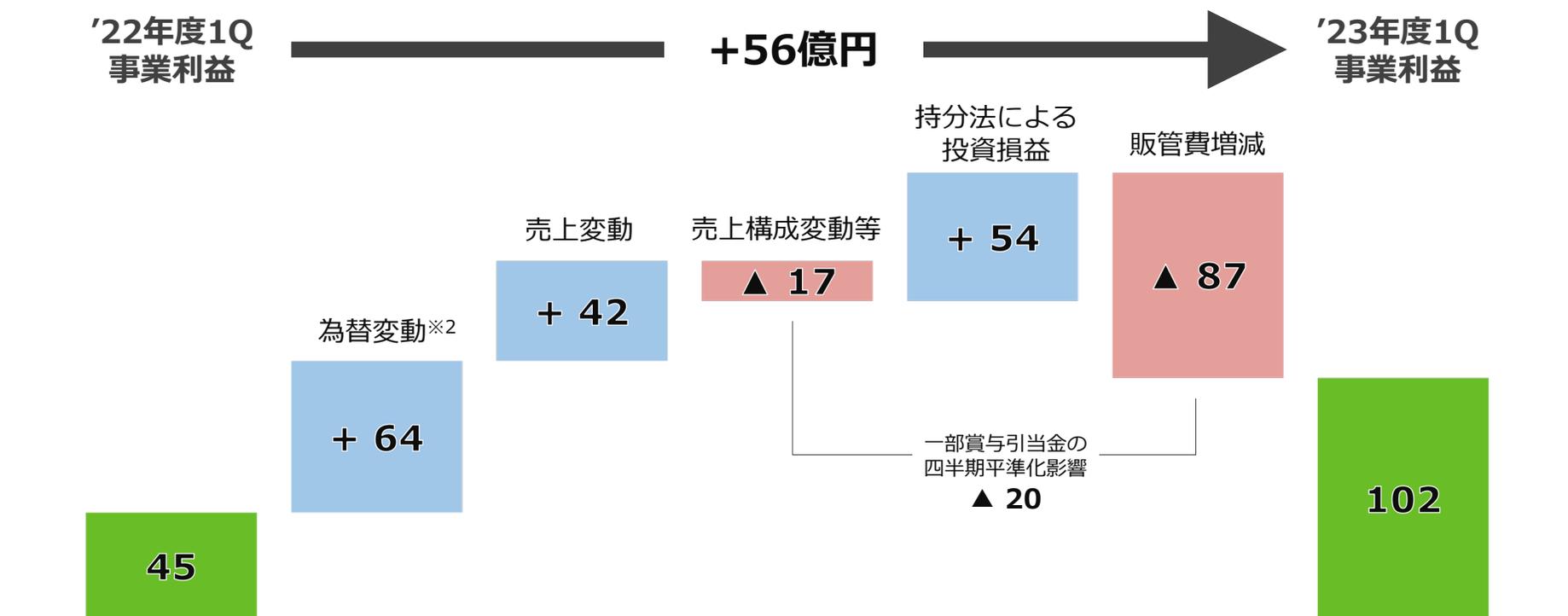
	'22年度1Q	百分率	'23年度1Q	百分率	増減
金融収益および費用(▲は損)	60		47		▲ 12
うち 金融収支(受取配当金含む)	▲ 5		▲ 11		▲ 6
為替差損益	70		70		▲ 0
その他	▲ 5		▲ 11		▲ 6
税引前四半期利益	106	3.0	149	3.7	+ 43
法人所得税費用	48		55		+ 7
非支配持分に帰属する四半期利益	3		3		+ 0
親会社の所有者に帰属する四半期利益	54	1.6	90	2.2	+ 36

## 要因説明

- ② USD/JPYのレート差  
 '22年度期末日レート  
 133.54円  
 '23年度1Q末日レート  
 144.99円  
 '23年度1Q  
 売上加重平均レート  
 132.09円  
 主として債権期末評価に  
 よる為替差益

# 1 2023年度1Q決算実績 – 事業損益増減要因

- ✓ 売上変動ではPS&Eのオフロード四輪の増加が大きく寄与
- ✓ 一部賞与引当金の四半期平準化<sup>※1</sup>を実施したことで損益が下押し



※1 従来、一部の賞与引当金は期末決算で一括計上していましたが、今年度より四半期決算で見積もり計上（平準化）する処理に変更しています

※2 本グラフの「為替変動」は粗利益への影響額を示しており、販管費への為替影響は含まれていません。また、為替の変動に伴う物価変動影響額は「売上構成変動等」および「販管費増減」に含まれています

(単位：億円)

	'22年度1Q 事業損益	増減要因					増減計	'23年度1Q 事業損益
		為替変動※ (粗利影響)	売上変動※	売上構成 変動等※	持分法による 投資損益	販管費 (▲は増加)		
航空宇宙システム	▲ 89	14	6	28		▲ 6	42	▲ 46
車両	▲ 1	▲ 1	11	▲ 6	0	▲ 3	1	▲ 0
IT・デジタルソリューション&マシン	▲ 0	10	8	▲ 6	56	▲ 10	58	58
精密機械・ロボット	14	7	▲ 7	▲ 23	▲ 2	▲ 15	▲ 40	▲ 25
パワー・スポーツ&エンジン	128	34	25	▲ 10	▲ 0	▲ 35	14	143
その他	13	0	▲ 1	▲ 7	▲ 0	1	▲ 7	6
調整額	▲ 20			3	1	▲ 17	▲ 13	▲ 33
合計	45	64	42	▲ 17	54	▲ 87	56	102

※ 増減要因のうち、為替変動、売上変動および売上構成変動等は、当社が一定の基準を定めて算出した概算値です。

また、それぞれの増減要因は不可分であることも多く、特に売上変動と売上構成変動等は合算した金額を確認することが望ましい場合があります。

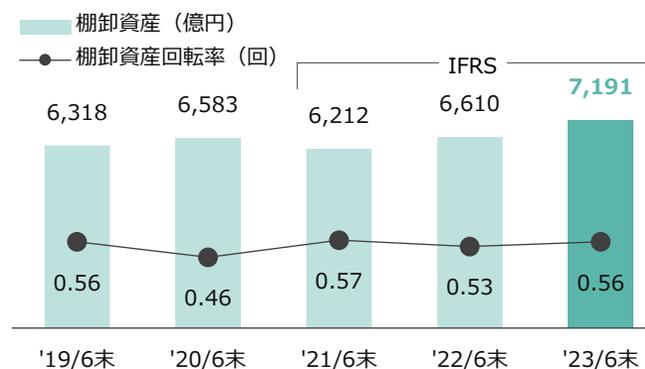
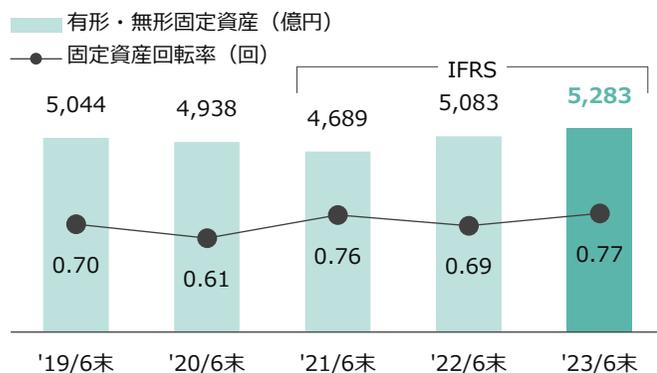
# 1 2023年度1Q決算実績 – 財政状態計算書

(単位：億円)

	'22年度末		'23年度 1Q末		増減
		百分率		百分率	
現金および現金同等物	1,384		<b>918</b>		▲ 465
売掛債権 (契約資産を含む)	5,926		<b>5,679</b>		① ▲ 247
棚卸資産	6,904		<b>7,191</b>		② + 287
その他	1,488		<b>1,885</b>		+ 397
流動資産 計	15,703	63.9	<b>15,675</b>	63.2	▲ 27
有形・無形固定資産	5,172		<b>5,283</b>		+ 111
使用権資産	684		<b>693</b>		+ 9
繰延税金資産	1,102		<b>1,093</b>		▲ 9
その他	1,914		<b>2,060</b>		+ 146
非流動資産 計	8,873	36.1	<b>9,131</b>	36.8	+ 258
資産合計	24,577	100.0	<b>24,807</b>	100.0	+ 230

要因説明

- ① 車両等で増加、ES&M、PS&E等で減少
- ② 航空宇宙システムや精密機械・ロボット、ES&M等で増加



# 1 2023年度1Q決算実績 – 財政状態計算書

(単位：億円)

	'22年度末	百分率	'23年度 1Q末	百分率	増減
買掛債務	3,951		<b>3,796</b>		▲ 155
有利子負債	5,898		<b>6,660</b>		③ + 761
契約負債（前受金）	2,562		<b>2,776</b>		+ 214
受注工事損失引当金	46		<b>42</b>		▲ 4
退職給付に係る負債	915		<b>928</b>		+ 12
その他	5,233		<b>4,551</b>		④ ▲ 681
負債計	18,608	75.7	<b>18,755</b>	75.6	+ 146
親会社の所有者に帰属する持分	5,762		<b>5,847</b>		+ 85
非支配持分	206		<b>204</b>		▲ 1
資本計	5,968	24.3	<b>6,052</b>	24.4	+ 83
負債および資本合計	24,577	100.0	<b>24,807</b>	100.0	+ 230

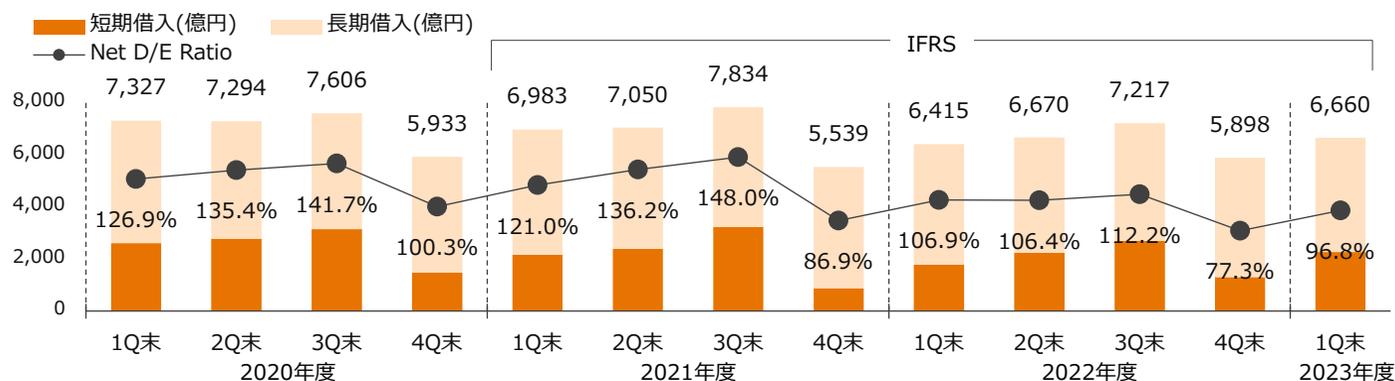
## 要因説明

- ③ 前年度末比での借入増は平常の事業サイクル
- ④ 航空宇宙システム等で債権流動化に伴う債務が減少

## 補足情報

Cash Conversion Cycle  
の推移（単位：日）

	CCC
'19年度1Q末	139
'20年度1Q末	151
'21年度1Q末	141
'22年度1Q末	146
'23年度1Q末	146



(単位：億円)

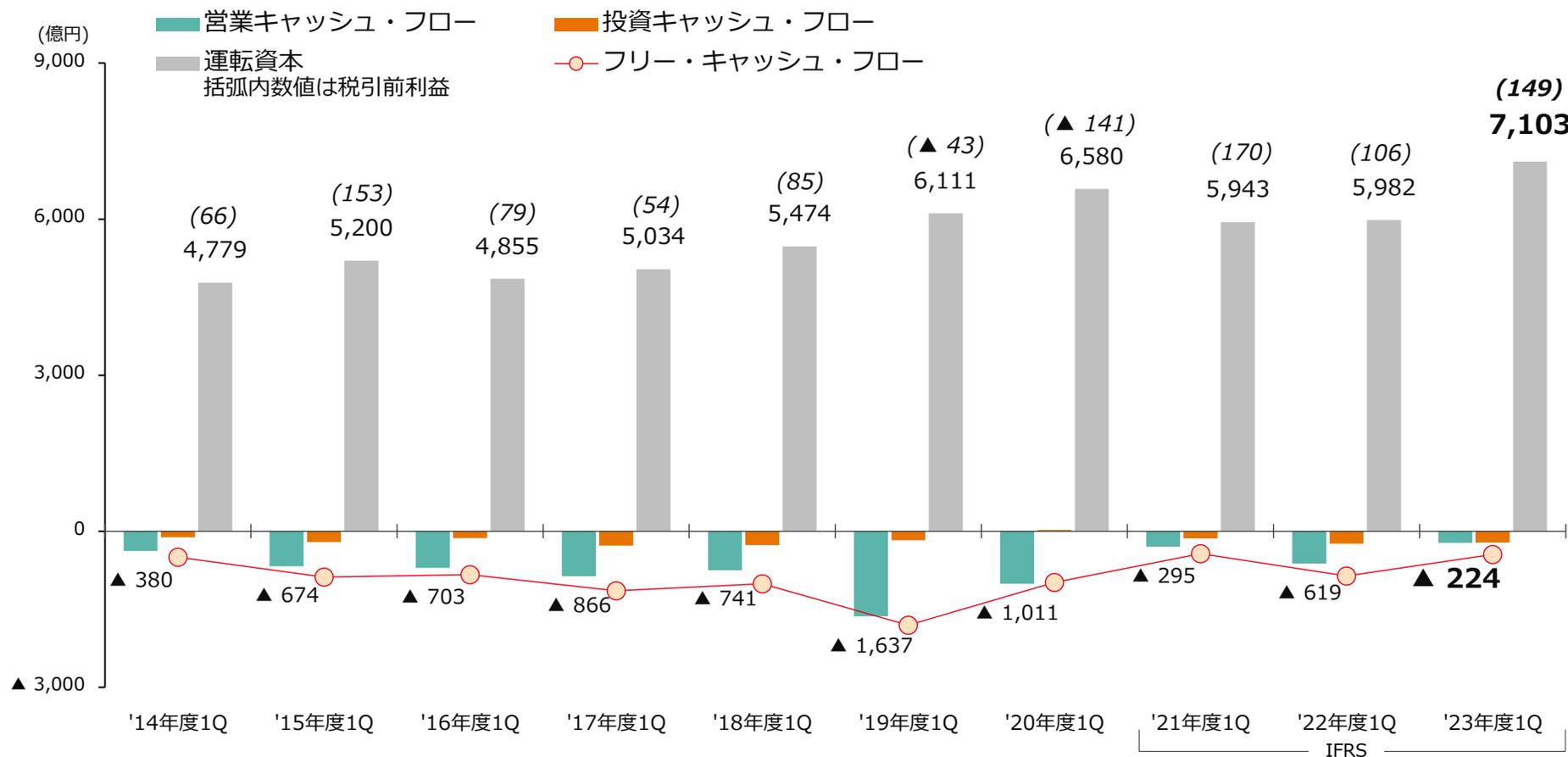
	'22年度1Q	'23年度1Q	増減
税引前四半期利益	106	149	+ 43
減価償却費	190	213	+ 23
運転資本構成項目の増減額	▲ 263	269	+ 533
うち 売上債権 <sup>※1</sup> の増減額(▲は増加)	432	527	+ 94
棚卸資産の増減額(▲は増加)	▲ 277	▲ 194	+ 82
仕入債務の増減額(▲は減少)	▲ 221	▲ 189	+ 31
前渡金の増減額(▲は増加)	▲ 283	▲ 31	+ 252
契約負債 <sup>※2</sup> の増減額(▲は減少)	86	157	+ 71
その他	▲ 652	▲ 857	▲ 205
営業活動によるキャッシュ・フロー	▲ 619	▲ 224	① + 395
有形・無形固定資産の取得による支出	▲ 160	▲ 232	▲ 71
有形・無形固定資産の売却による収入	12	10	▲ 1
その他	② ▲ 91	1	+ 93
投資活動によるキャッシュ・フロー	▲ 240	▲ 219	+ 20
フリー・キャッシュ・フロー	▲ 860	▲ 444	+ 416
借入金および社債の純増減額(▲は減少)	802	692	▲ 109
配当金の支払額(非支配株主への支払を除く)	▲ 30	▲ 93	▲ 62
債権流動化による収入および返済による支出	▲ 74	③ ▲ 490	▲ 415
その他	▲ 68	▲ 89	▲ 21
財務活動によるキャッシュ・フロー	627	19	▲ 608

※1,2 売上債権には契約資産を含む。契約負債の旧科目名は前受金

## 要因説明

- ① '22年度1Q：  
PS&Eやプラント事業で債権回収が進捗したものの、航空宇宙事業での前渡金の増加等により運転資本構成項目で資金流出
- '23年度1Q：  
PS&Eで債権回収が進捗したものの、航空宇宙システムやエネルギー事業での棚卸資産の増加等により運転資本構成項目で資金流出
- ② 持分法適用会社への増資(約50億円)
- ③ 航空宇宙事業や船舶海洋事業での支出

- ✓ 営業CF・フリーCFはヒストリカルで改善傾向
- ✓ 足元の運転資本の増加は受注系事業の急激な回復や好調なPS&Eの拡販に伴うもの



## 2 2023年度業績予想 - サマリー

- ✓ 23年度業績予想は据え置きも、足元の為替水準が続けばアップサイドに
- ✓ 受注系事業が想定どおりに改善しており、バランスのとれた収益構造に近づく

(単位：億円)

	'22年度 実績	'23年度予想および進捗状況					
		従来予想	修正予想	前期比	従来予想比	1Q実績	2-4Q予想
受注高	20,374	19,000	<b>19,000</b>	▲ 1,374	-	<b>4,573</b>	<b>14,427</b>
売上収益	17,256	19,000	<b>19,000</b>	+ 1,744	-	<b>4,053</b>	<b>14,947</b>
事業利益	823	780	<b>780</b>	▲ 43	-	<b>102</b>	<b>678</b>
	[利益率] [4.8%]	[4.1%]	[4.1%]	[▲ 0.6pt]	[-]	[2.5%]	[4.5%]
税引前当期利益	703	700	<b>700</b>	▲ 3	-	<b>149</b>	<b>551</b>
	[利益率] [4.1%]	[3.7%]	[3.7%]	[▲ 0.3pt]	[-]	[3.7%]	[3.7%]
親会社の所有者に帰属する 当期利益	530	470	<b>470</b>	▲ 60	-	<b>90</b>	<b>380</b>
	[利益率] [3.1%]	[2.5%]	[2.5%]	[▲ 0.5pt]	[-]	[2.2%]	[2.5%]
税後ROIC	5.7%	4.9%	<b>4.9%</b>	▲ 0.8pt	-	-	-
売上加重平均レート(USD/JPY)	133.96	130.00	-	-	-	<b>132.09</b>	<b>130.00</b>
損益影響外貨量(億USD) <sup>※1</sup>	20.5	<sup>※2</sup> 21.2	<b>22.0</b>	+ 1.5	+ 0.8	<b>4.5</b>	<b>17.5</b>

※1 川崎重工業、川崎車両、カワサキモータースのドル建売上からドル建仕入を控除して算出（損失引当済み案件のドル建売上を含む）した外貨量であり、ドル1円の変動による事業利益への概算影響額。当該数値のセグメント別内訳はP.42を参照

※2 '23年5月に公表した期初の影響外貨量25.2億USDを21.2億USDに修正しています

## 2 2023年度業績予想 - セグメント別

- ☑ ES&Mは船舶海洋事業の業績改善を反映し、見通しを引き上げ ①
- ☑ 精密機械・ロボットは半導体市況の回復時期後ずれや中国建機市場の低迷を反映し、見通しを引き下げ ②

(単位：億円)

	受注高				売上収益				事業損益			
	'22年度 実績	'23年度予想			'22年度 実績	'23年度予想			'22年度 実績	'23年度予想		
		従来予想	修正予想	修正額		従来予想	修正予想	修正額		従来予想	修正予想	修正額
航空宇宙システム	3,455	5,400	<b>5,500</b>	+ 100	3,488	4,400	<b>4,400</b>	-	148	240	<b>240</b>	-
車両	3,132	800	<b>800</b>	-	1,319	1,900	<b>1,900</b>	-	13	40	<b>40</b>	-
E補機・リユース&マリン	4,390	3,300	<b>3,300</b>	-	3,145	3,400	<b>3,500</b>	+ 100	39	90	<b>110</b>	+ 20
精密機械・ロボット	2,620	2,700	<b>2,500</b>	▲ 200	2,526	2,600	<b>2,400</b>	▲ 200	87	100	<b>60</b>	▲ 40
パワー・スプーツ&エンジン	5,911	5,800	<b>5,900</b>	+ 100	5,911	5,800	<b>5,900</b>	+ 100	715	470	<b>500</b>	+ 30
その他	864	1,000	<b>1,000</b>	-	863	900	<b>900</b>	-	▲ 18	20	<b>20</b>	-
調整額※	-	-	-	-	-	-	-	-	▲ 162	▲ 180	<b>▲ 190</b>	▲ 10
合計	20,374	19,000	<b>19,000</b>	-	17,256	19,000	<b>19,000</b>	-	823	780	<b>780</b>	-

※「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

# 3 セグメント別詳細情報 - 航空宇宙システム

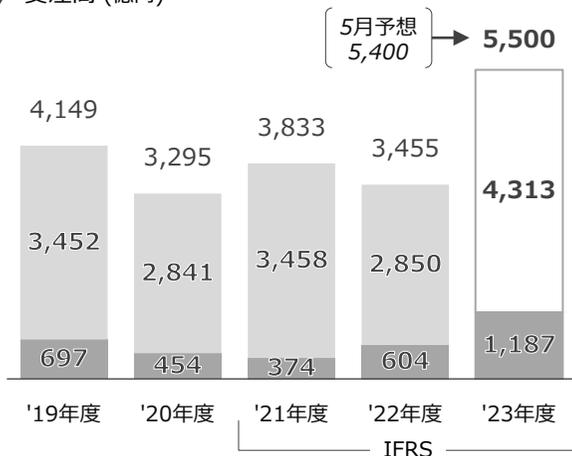
## 2023年度1Q実績（前年同期比）

- 受注高**  防衛省向けやボーイング向けが増加したことなどにより増加  
+582 億円
- 売上収益**  防衛省向けやボーイング向け、民間機向け航空エンジンが増加したことなどにより増収  
+167 億円
- 事業利益**  増収などにより改善  
+42 億円

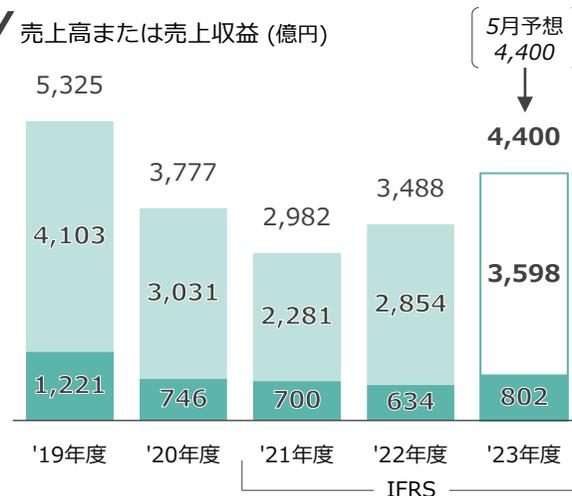
## 2023年度予想（従来予想比）

- 受注高**  防衛省向けの増加や為替レートが円安に推移したことなどにより、見通しを引き上げ  
+100 億円
- 売上収益**  大きな変動はなく、見通しを据え置き  
±0 億円
- 事業利益**  同上  
±0 億円

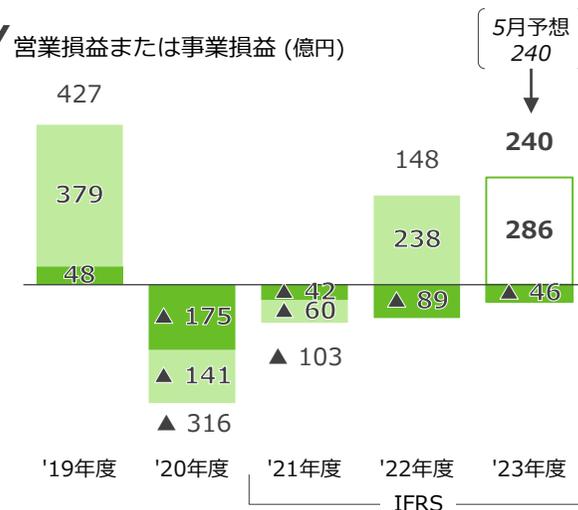
受注高 (億円)



売上高または売上収益 (億円)



営業損益または事業損益 (億円)

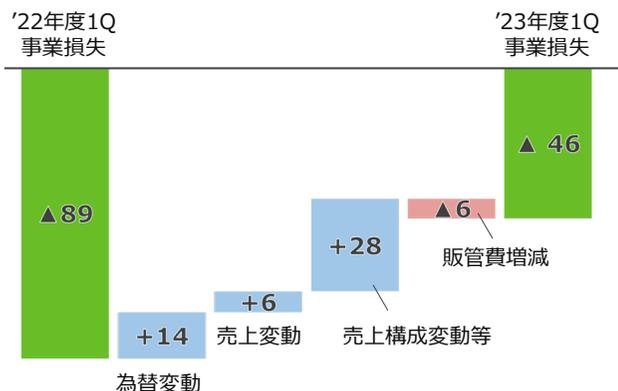


### 3 セグメント別詳細情報 - 航空宇宙システム

(単位：億円)

	'22年度	'23年度		'22年度	'23年度予想				
	1Q実績	1Q実績	前年同期比	通期	従来予想	修正予想	前期比	従来予想比	2-4Q予想
受注高	604	<b>1,187</b>	+ 582	3,455	5,400	<b>5,500</b>	+ 2,045	+ 100	<b>4,313</b>
うち 航空宇宙	459	<b>1,044</b>	+ 584	2,539	4,100	<b>4,150</b>	+ 1,611	+ 50	<b>3,106</b>
航空エンジン	144	<b>142</b>	▲ 2	915	1,300	<b>1,350</b>	+ 435	+ 50	<b>1,208</b>
売上収益	634	<b>802</b>	+ 167	3,488	4,400	<b>4,400</b>	+ 912	-	<b>3,598</b>
うち 航空宇宙	455	<b>568</b>	+ 113	2,493	3,200	<b>3,200</b>	+ 707	-	<b>2,632</b>
航空エンジン	179	<b>233</b>	+ 54	995	1,200	<b>1,200</b>	+ 205	-	<b>967</b>
事業損益	▲ 89	<b>▲ 46</b>	+ 42	148	240	<b>240</b>	+ 92	-	<b>286</b>
	[利益率] [▲ 14.1%]	[▲ 5.8%]	[+ 8.2pt]	[4.3%]	[5.5%]	[5.5%]	[+ 1.2pt]	[-]	[7.9%]

#### 事業損益増減要因 (億円)



#### 補足情報

ボーイング向け航空機分担製造品の売上機数 (単位：機)

	'22年度		'23年度		1Q比増減
	1Q	通期	1Q	1Q	
767	8	31	8	-	
777	7	28	7	-	
777X	0	0	0	-	
787	0	20	2	+ 2	

主要航空エンジン分担製造品の売上台数 (単位：台)

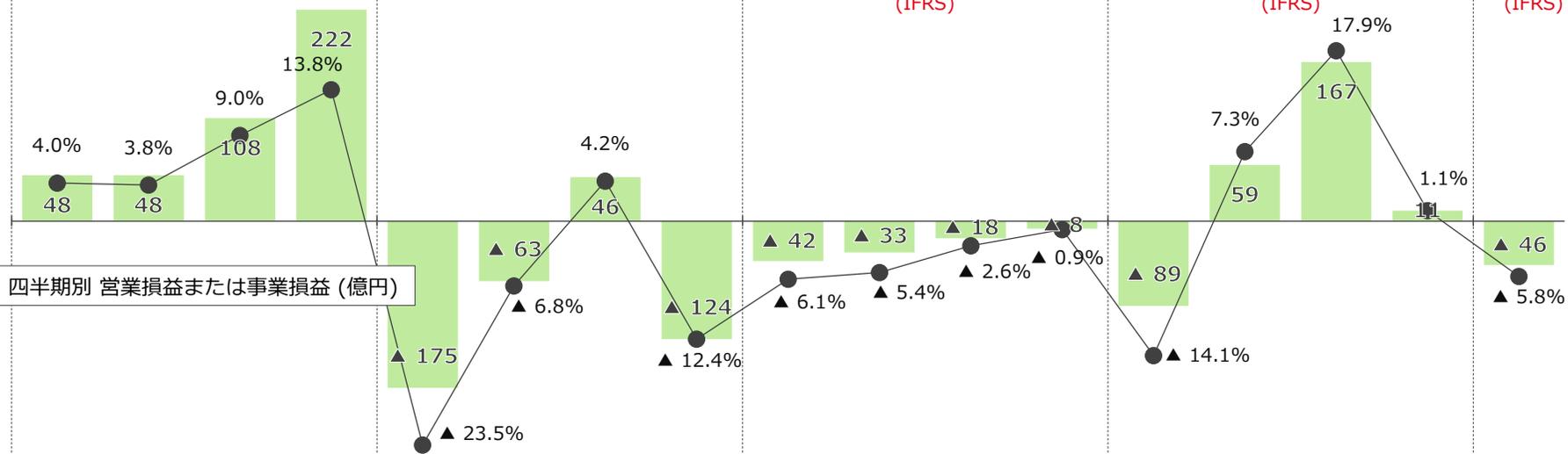
	'22年度		'23年度		1Q比増減
	1Q	通期	1Q	1Q	
V2500	5	20	1	▲ 4	
PW1100G	129	564	129	-	

(注) Rolls-Royce向けエンジンは非公表

# 3

## セグメント別詳細情報 - 航空宇宙システム

四半期別 売上高または売上収益 (億円)



四半期別 営業損益または事業損益 (億円)

# 3 セグメント別詳細情報 - 航空宇宙システム

## 事業環境・受注動向

- 民間向け
  - 航空旅客需要は、ほぼコロナ以前の水準にまで回復
  - ボーイングから運航会社へ787型機の引き渡しが開業されており、今後の生産ペース引き上げに期待
- 防衛省向け
  - 抜本的な防衛力強化という防衛省の方針のもと、今後の需要増や採算性の改善が期待できる

## 重点施策と具体的な取り組み

### ✓ 基盤事業での安定した収益確保

- ボーイング既存機および民間航空機用エンジンの収益確保のためのコストダウン推進
- 需要回復に伴うサプライチェーンおよび増産体制の再整備
- 防衛航空機・ヘリコプタの既受注開発案件・量産契約の着実な推進

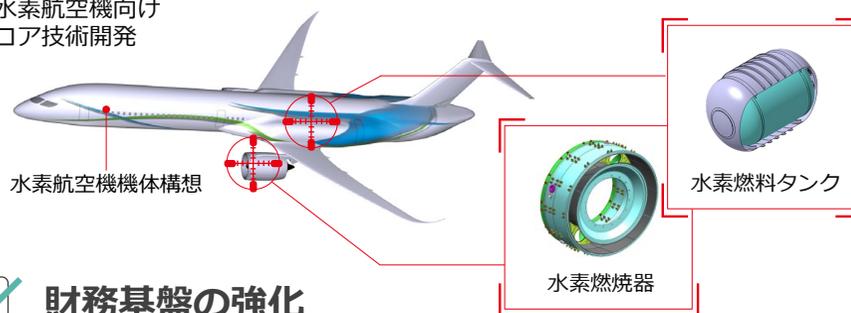


H145//BK117 D-3  
海外向け初納入

### ✓ 市場変化を踏まえた技術戦略の見直し

- 防衛力強化の実現に向けた民生技術の活用を含めた技術開発の促進
- NEDOグリーンイノベーション基金を活用し、脱炭素社会に向けた環境技術開発を推進

✈ 水素航空機向け  
コア技術開発



### ✓ 財務基盤の強化

- 固定費構造の見直し
- 生産革新活動による棚卸資産圧縮の促進

# 3 セグメント別詳細情報 - 車両

## 2023年度1Q実績（前年同期比）

**受注高**  アジア向けや国内向け案件が増加したことなどにより増加  
+47 億円

**売上収益**  国内向け車両が減少したものの、米国向け車両が増加したことにより増収  
+171 億円

**事業利益**  増収はあったものの、国内の操業が低下したことなどにより前年同期並み  
+1 億円

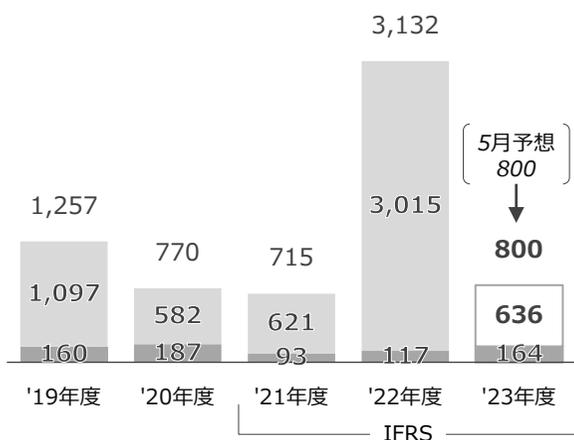
## 2023年度予想（従来予想比）

**受注高**  大きな変動はなく、見通しを据え置き  
±0 億円

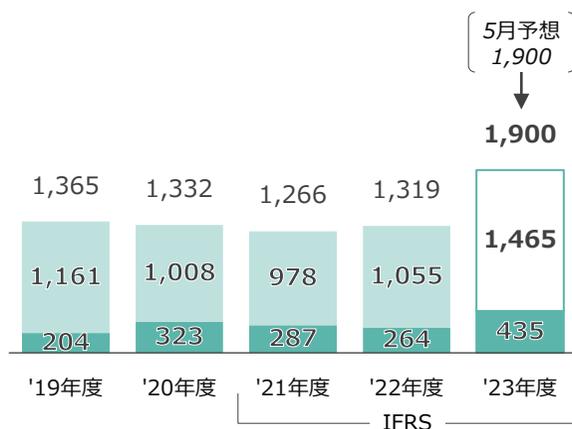
**売上収益**  同 上  
±0 億円

**事業利益**  同 上  
±0 億円

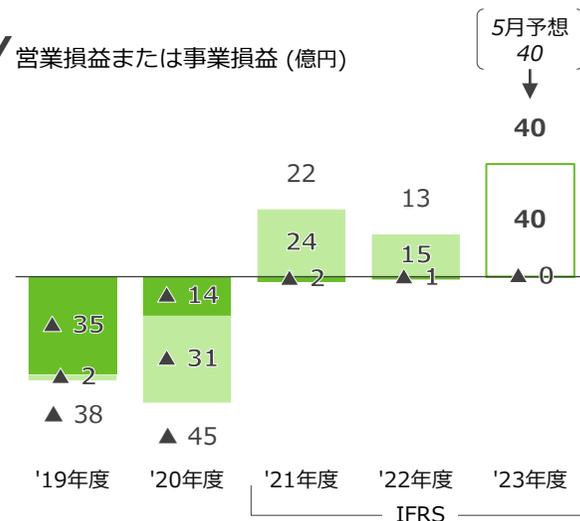
受注高 (億円)



売上高または売上収益 (億円)



営業損益または事業損益 (億円)

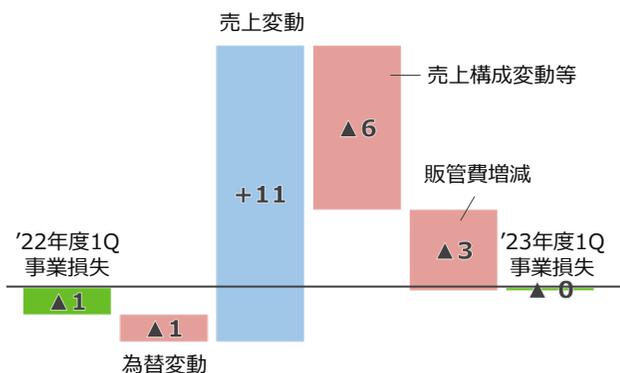


### 3 セグメント別詳細情報 - 車両

(単位：億円)

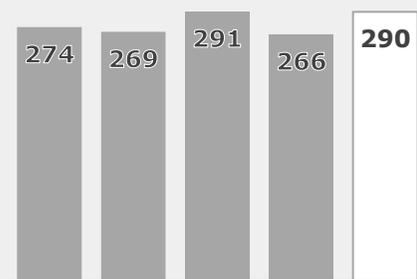
	'22年度	'23年度		'22年度	'23年度予想				
	1Q実績	1Q実績	前年同期比	通期	従来予想	修正予想	前期比	従来予想比	2-4Q予想
受注高	117	<b>164</b>	+ 47	3,132	800	<b>800</b>	▲ 2,332	-	<b>636</b>
うち 国内・アジア	110	<b>153</b>	+ 43	581	760	<b>760</b>	+ 179	-	<b>607</b>
北米	7	<b>11</b>	+ 4	2,551	40	<b>40</b>	▲ 2,511	-	<b>29</b>
売上収益	264	<b>435</b>	+ 171	1,319	1,900	<b>1,900</b>	+ 581	-	<b>1,465</b>
うち 国内・アジア	184	<b>150</b>	▲ 33	948	800	<b>800</b>	▲ 148	-	<b>650</b>
北米	80	<b>284</b>	+ 204	371	1,100	<b>1,100</b>	+ 729	-	<b>816</b>
事業損益	<b>▲ 1</b>	<b>▲ 0</b>	+ 1	13	40	<b>40</b>	+ 27	-	<b>40</b>
	[利益率] [▲ 0.6%]	[▲ 0.0%]	[+ 0.5pt]	[1.0%]	[2.1%]	[2.1%]	[+ 1.0pt]	[-]	[2.7%]

#### 事業損益増減要因 (億円)



#### 補足情報

部品・改造・アフター関連売上(単位：億円)



'19年度 '20年度 '21年度 '22年度 '23年度(予)

米国ロングアイランド鉄道向け M-9プロジェクトの進捗状況 ('23年6月末)

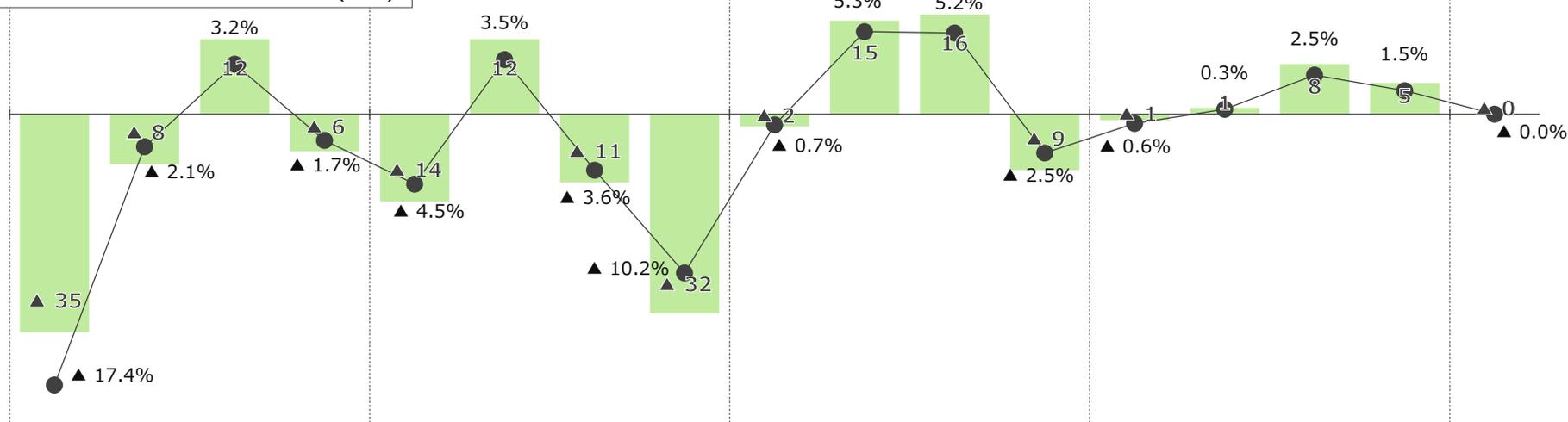
- 全202両のうち、172両が引渡し済み
- 北米生産拠点のKMMでは最終号機の生産に着手しており、最終号機の引き渡しは2023年度2Qを予定

# 3 セグメント別詳細情報 - 車両

四半期別 売上高または売上収益 (億円)



四半期別 営業損益または事業損益 (億円)



# 3 セグメント別詳細情報 - 車両

## 事業環境・受注動向

- 新型コロナウイルスの影響
  - 感染収束により国内外で鉄道車両への投資が再開しつつある
- サプライチェーンリスク
  - 電子部品等の供給不足や物流混乱、原材料価格の高騰については注視が必要も、落ち着きつつある
- 中長期展望
  - 海外市場において大都市の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

ダッカ都市交通会社  
(Dhaka Mass Transit  
Company Limited) 向け  
都市高速鉄道車両



## 重点施策と具体的な取り組み

### ✓ 海外案件の納入スケジュール遵守

- 主要案件のマイルストーン

案件	ステータス	マイルストーン
ダッカ 6号線	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ 初編成・第2編成は現地にて機能試験中</li><li>▶ 全24編成（144両）の全てを出荷完了</li><li>▶ このうち6編成までは顧客に引渡し済</li></ul>	最終車両出荷 2022年度4Q完了 最終車両引渡し 2023年度3Q 基地設備引渡し 2023年度3Q
米国 R211	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ R211Aパイロット車は営業線で検証試験を完了し、引渡し済</li><li>▶ Option 1 契約（640両）は2024年度生産開始予定</li></ul>	パイロット検証試験完了 2023年度1Q 最終車両引渡し(Base) 2024年度4Q 量産車引渡し(Option1) 2025年度から
米国 M-9	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ 2021年度1QにBase契約（92両）は完工しOption車両の生産中</li></ul>	最終車両引渡し 2023年度2Q

### ✓ 顧客に信頼される品質レベルの達成

- 仕損じ、手直し費用の削減
- KPS (Kawasaki Production System)の更なる推進、北米工場への展開

### ✓ 部品・サービスの拡販、保守分野の事業拡大

- 北米向け軌道遠隔監視装置の拡販
- 国内鉄道事業者向けへの車両状態監視装置の拡販

## 2023年度1Q実績（前年同期比）

受注高   
▲221 億円

防衛省向け艦艇用機器の受注などがあつたものの、前年同期に国内向けごみ処理施設やLPG/アンモニア運搬船の受注があつた反動により減少

売上収益   
+72 億円

エネルギー事業やLPG/アンモニア運搬船の工事量増加などにより増収

事業利益   
+58 億円

増収や持分法投資利益の増加などにより増益

## 2023年度予想（従来予想比）

受注高   
±0 億円

大きな変動はなく、見通しを据え置き

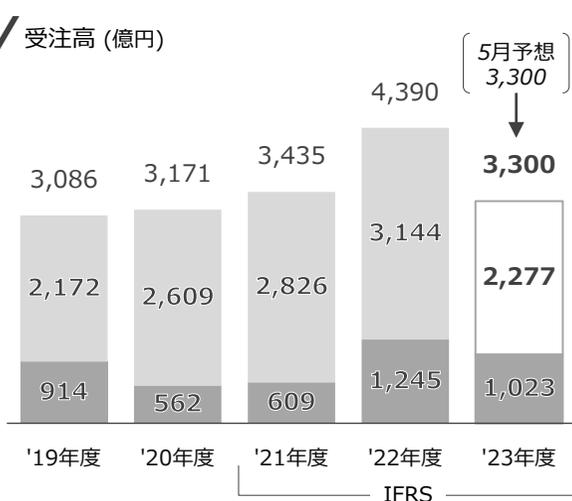
売上収益   
+100 億円

船用推進事業における防衛省向けの増加や、船舶海洋事業における小口・修繕の増加などにより、見通しを引き上げ

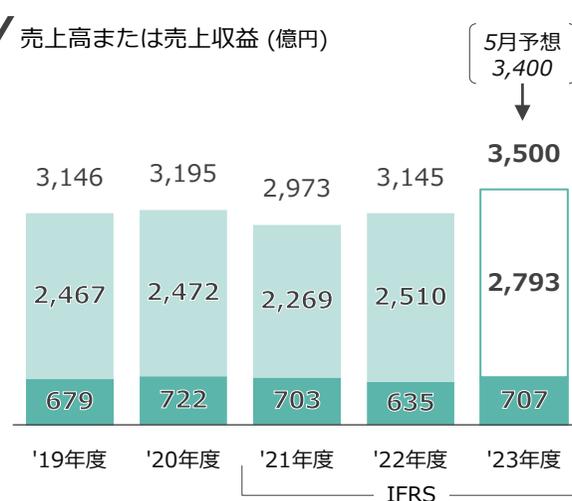
事業利益   
+20 億円

増収や持分法投資利益の増加により、見通しを引き上げ

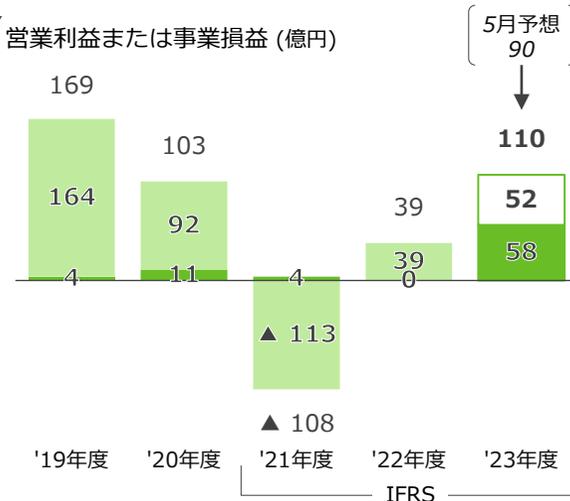
受注高 (億円)



売上高または売上収益 (億円)



営業利益または事業損益 (億円)



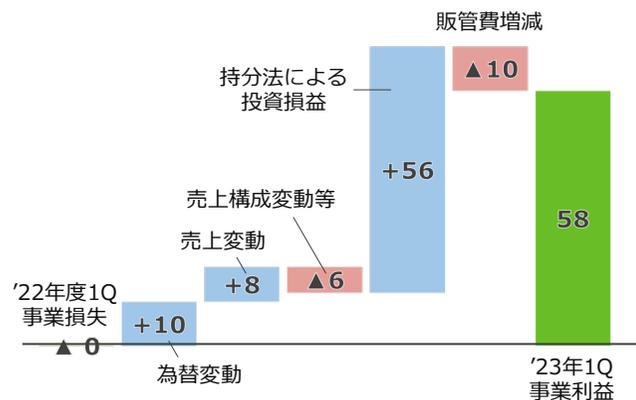
# 3

## セグメント別詳細情報 - エネルギーソリューション&マリン

(単位：億円)

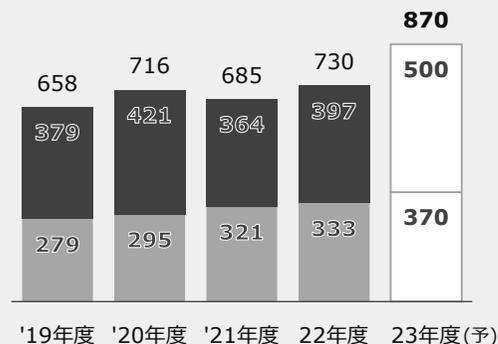
	'22年度	'23年度		'22年度	'23年度予想				
	1Q実績	1Q実績	前年同期比	通期	従来予想	修正予想	前期比	従来予想比	2-4Q予想
受注高	1,245	<b>1,023</b>	▲ 221	4,390	3,300	<b>3,300</b>	▲ 1,090	-	<b>2,277</b>
うち エネルギー・プラント・船用推進	943	<b>947</b>	+ 3	2,926	2,900	<b>2,900</b>	▲ 26	-	<b>1,953</b>
船舶海洋	301	<b>75</b>	▲ 225	1,463	400	<b>400</b>	▲ 1,063	-	<b>325</b>
売上収益	635	<b>707</b>	+ 72	3,145	3,400	<b>3,500</b>	+ 355	+ 100	<b>2,793</b>
うち エネルギー・プラント・船用推進	436	<b>479</b>	+ 42	2,344	2,550	<b>2,600</b>	+ 256	+ 50	<b>2,121</b>
船舶海洋	198	<b>228</b>	+ 29	800	850	<b>900</b>	+ 100	+ 50	<b>672</b>
事業損益	<b>▲ 0</b>	<b>58</b>	+ 58	39	90	<b>110</b>	+ 71	+ 20	<b>52</b>
[利益率]	[▲ 0.0%]	[8.3%]	[+ 8.3pt]	[1.2%]	[2.6%]	[3.1%]	[+ 1.8pt]	[+ 0.4pt]	[1.9%]
うち 持分法投資利益	12	<b>68</b>	+ 56	60	55	<b>75</b>	+ 15	+ 20	<b>7</b>

### 事業損益増減要因 (億円)

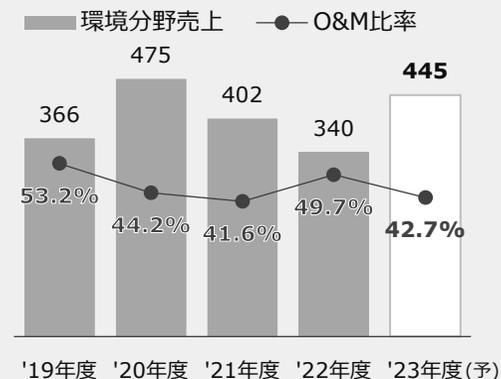


### 補足情報

エネルギー事業における主要製品の売上 (億円)  
(上段：機器関連 下段：アフターサービス)



プラント事業における環境分野の売上 (億円)

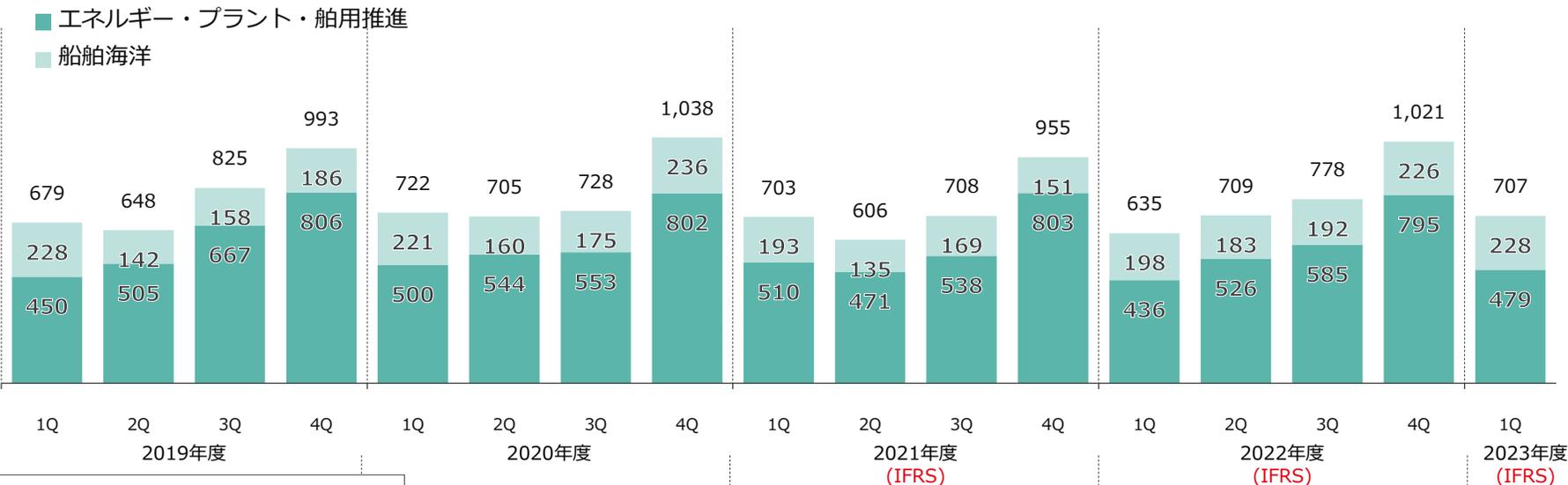


# 3

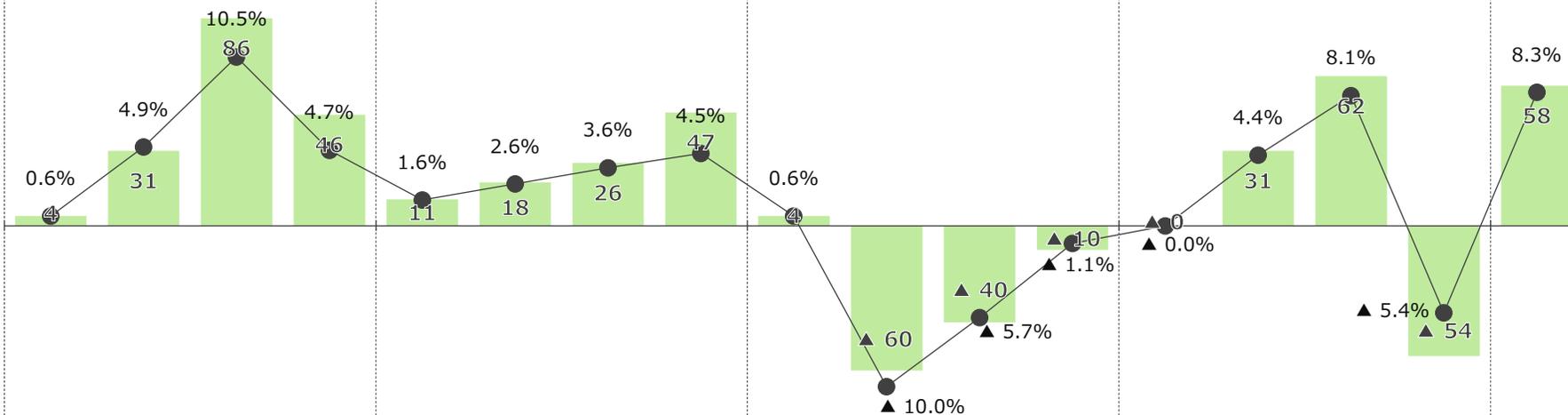
## セグメント別詳細情報 - エネルギーソリューション&マリン

四半期別 売上高または売上収益 (億円)

(注) 過年度実績は変更後の報告セグメントに組替えて表示しています



四半期別 営業損益または事業損益 (億円)



# 3 セグメント別詳細情報 - エネルギーソリューション&マリン

## 事業環境・受注動向

### ● エネルギー・プラント・船用推進

国内	海外
分散型電源需要が根強く、ごみ焼却設備の老朽化更新需要が継続	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 新興国では分散型電源等のエネルギーインフラ整備需要が根強い</li> <li>- 先進国では水素関連の受注・引合いが増加</li> </ul>

### ● 船舶海洋

商船	艦艇・特殊船
<ul style="list-style-type: none"> <li>- 船価は資機材高騰の影響を受け、高値継続傾向</li> <li>- 造船各社は当面の船台を埋めており、商談は先物納期が中心</li> </ul>	潜水艦は安定的な受注

### ● セグメント全体

コロナ影響・リスク	カーボンニュートラル
<ul style="list-style-type: none"> <li>- 需要は回復基調を維持</li> <li>- 発電設備の稼働に必要な燃料ガスの調達難</li> <li>- 原材料価格や輸送運賃の高騰、部材入手難の影響による収益の圧迫を懸念</li> </ul>	当社が強みとする水素製品をはじめ、脱炭素ソリューションに関する問い合わせや協力要請が増加

## 重点施策と具体的な取り組み

### ✓ エネルギー輸送に貢献する製品・サービスの提供

事例 LPG燃料推進のLPG/アンモニア運搬船を初引き渡し

- 71隻目となる豊富なLPG運搬船の実績
- 将来的なアンモニアの需要増に対応可能

▶ お客様の高い信頼（同型船の受注残**12隻**※1）

※1 '23年6月末では11隻



引渡しされた1番船  
AXIS RIVER

事例 船舶運航管理支援システム「SOPass<sup>※2</sup>」特設サイト開設

- 運航データと性能解析からLNG船の航海計画を提案

輸送効率向上

荷揚量最大化

航海の安全性向上

運航費用低減



※2 Ship Operation and Performance analysis support system

### ✓ 脱炭素ソリューションの提供へ向けた取り組み

事例 米国でCO<sub>2</sub>分離回収の実証試験設備を建設開始

- アミン固体吸収剤を用いたCO<sub>2</sub>分離回収技術の実証試験は**世界初**
- 当社独自開発の技術により、従来技術に比べ低温の蒸気を活用、**より高い省エネ効果**を目指す



実証試験設備イメージ  
23年11月実証開始予定  
@米ワイオミング州

# 3 セグメント別詳細情報 - 精密機械・ロボット

## 2023年度1Q実績（前年同期比）

**受注高**  半導体製造装置向けロボットや一般産機向けロボット、中国建設機械市場向け油圧機器が減少したことなどにより減少  
▲139 億円

**売上収益**  半導体製造装置向けロボットや中国建設機械市場向け油圧機器が減少したことなどにより減収  
▲32 億円

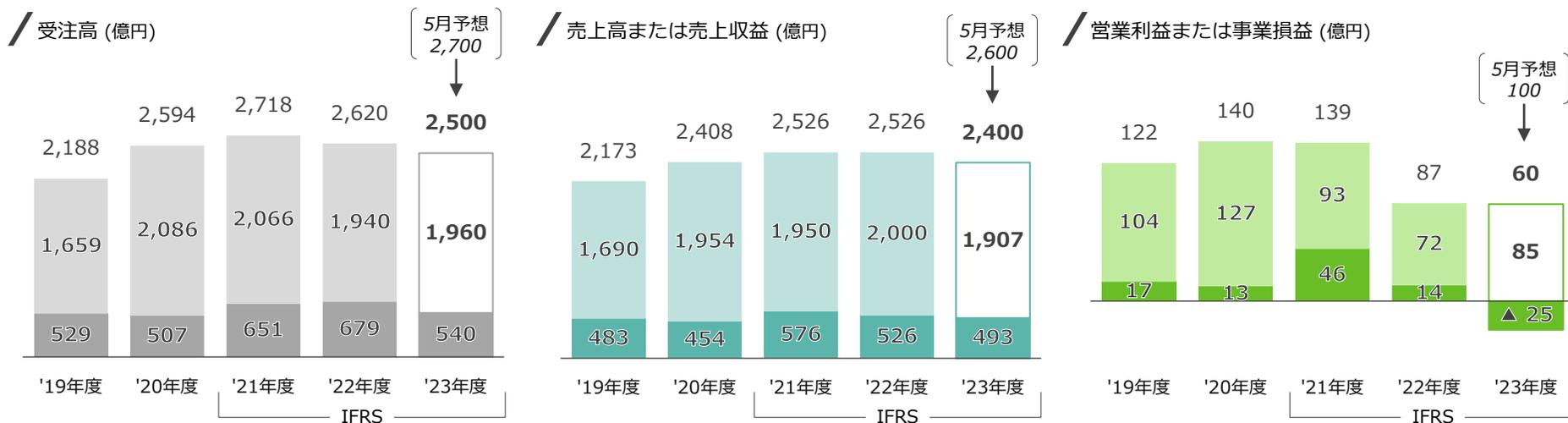
**事業利益**  減収などにより減益  
▲40 億円

## 2023年度予想（従来予想比）

**受注高**  中国建設機械市場向け油圧機器の減少や半導体製造装置向けロボットの減少により減少  
▲200 億円

**売上収益**  同上  
▲200 億円

**事業利益**  減収により、見通しを引き下げ  
▲40 億円

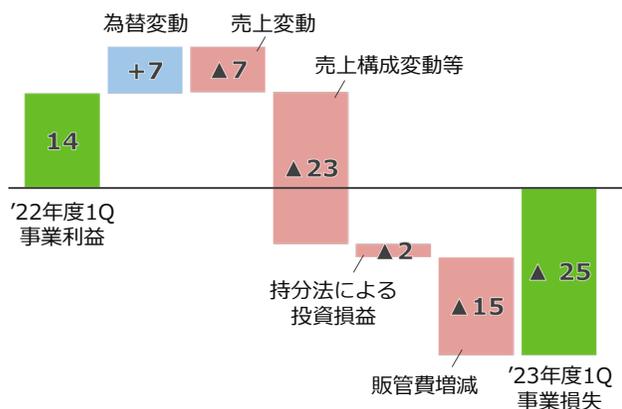


# 3 セグメント別詳細情報 - 精密機械・ロボット

(単位：億円)

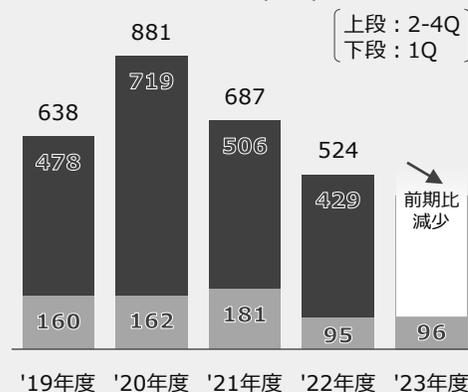
	'22年度	'23年度		'22年度	'23年度予想				
	1Q実績	1Q実績	前年同期比	通期	従来予想	修正予想	前期比	従来予想比	2-4Q予想
受注高	679	<b>540</b>	▲ 139	2,620	2,700	<b>2,500</b>	▲ 120	▲ 200	<b>1,960</b>
うち 油圧機器	376	<b>366</b>	▲ 9	1,546	1,600	<b>1,450</b>	▲ 96	▲ 150	<b>1,084</b>
ロボット	303	<b>173</b>	▲ 129	1,074	1,100	<b>1,050</b>	▲ 24	▲ 50	<b>877</b>
売上収益	526	<b>493</b>	▲ 32	2,526	2,600	<b>2,400</b>	▲ 126	▲ 200	<b>1,907</b>
うち 油圧機器	321	<b>330</b>	+ 8	1,530	1,600	<b>1,450</b>	▲ 80	▲ 150	<b>1,120</b>
ロボット	204	<b>162</b>	▲ 41	996	1,000	<b>950</b>	▲ 46	▲ 50	<b>788</b>
事業損益	14	<b>▲ 25</b>	▲ 40	87	100	<b>60</b>	▲ 27	▲ 40	<b>85</b>
[利益率]	[2.8%]	[▲ 5.2%]	[▲ 7.9pt]	[3.5%]	[3.8%]	[2.5%]	[▲ 0.9pt]	[▲ 1.3pt]	[4.5%]
うち 持分法投資損益	▲ 5	<b>▲ 7</b>	▲ 2	▲ 27	▲ 20	<b>▲ 20</b>	+ 7	-	<b>▲ 13</b>

## 事業損益増減要因 (億円)



## 補足情報

### 中国向け油圧機器売上 (億円)



### ロボット分野別売上※ (単位：億円)

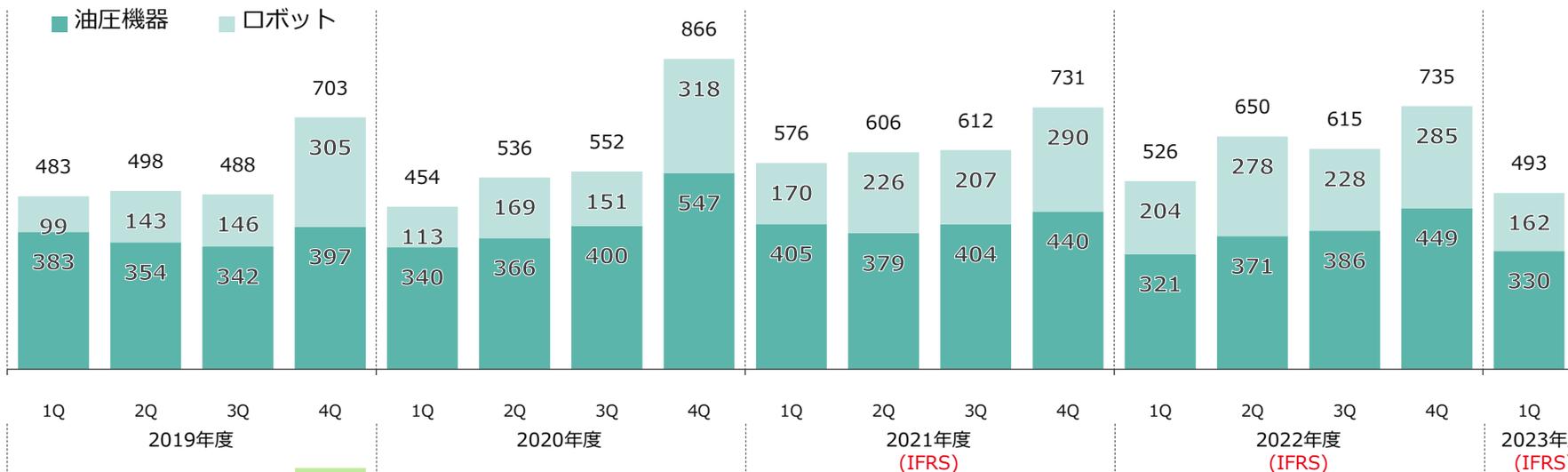
	上段：1Q		増減
	'22年度	'23年度	
車体組立・塗装	57	57	▲ 0
半導体	345	(予) 380	+ 35
一般産機・その他	100	52	▲ 48
合計	437	(予) 325	▲ 112
	67	69	+ 1
	324	(予) 380	+ 56
合計	226	178	▲ 47
	1,106	(予) 1,085	▲ 21

※ 本表数値はセグメント間売上を含む

# 3

## セグメント別詳細情報 - 精密機械・ロボット

四半期別 売上高または売上収益 (億円)



四半期別 営業損益または事業損益 (億円)



# 3 セグメント別詳細情報 - 精密機械・ロボット

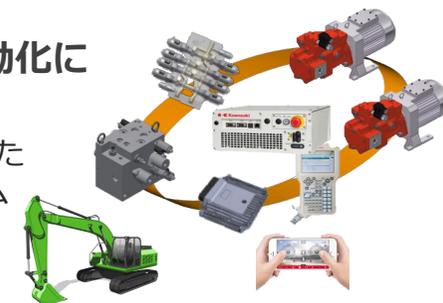
## 事業環境・受注動向

- 油圧機器
  - 中国建設機械市場  
不動産不況の長期化等の影響により需要が低迷
  - 中国以外の地域における建設機械市場  
堅調に推移
  - 建設機械の分野は今後、環境規制を背景とした電動化と、建設現場の熟練労働者不足に起因する自動化・自律化が進む
- ロボット
  - 汎用ロボット  
成長が鈍化するも、人件費上昇による自動化需要が潜在的に高まっている
  - 半導体製造装置向けロボット  
メモリを中心とする半導体市場の落ち込みや、米中経済摩擦の影響により足元の需要は減速も、AI関連やグリーン投資関連等の新たな半導体需要が生まれつつある
  - サプライチェーン  
電子部品等の供給不足や物流混乱などは改善傾向も電子部品や素材費の高騰が続く

## 重点施策と具体的な取り組み

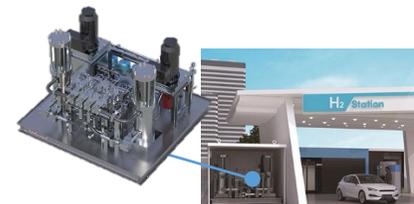
### ✓ 建設機械の電動化・自動化に向けた技術開発の推進

- 電動化・自動化に対応した最新型油圧機器・システムの開発・供給により、顧客の将来建機の開発をサポート



### ✓ 脱炭素社会の実現に向けた水素関連製品の開発推進

- 水素ステーション用 省エネ型油圧式水素圧縮機の受注開始
  - 水素ガス圧縮制御技術
  - 回転数制御ポンプユニット「ECO SERVO」



水素ステーション (イメージ)

融合  
大幅な省エネ化

### ✓ オープンイノベーションの推進

- Future Lab HANEDA\*内に「YouComeLab (ユークムラボ)」を開設

\*当社が運営するロボットの実証実験施設



サービスロボットプラットフォーム「Nyokkey」などを使って、スタートアップや研究機関で開発されたプログラムの実証が可能

▶ ロボットの**社会実装を加速**

# 3 セグメント別詳細情報 - パワースポーツ&エンジン

## 2023年度1Q実績（前年同期比）

**売上収益**   
+179 億円

東南アジア向け二輪車の減少はあったものの、欧州向け二輪車および北米向け四輪車、汎用エンジンが増加したことに加え、為替レートが円安に推移したことなどにより増収

**事業利益**   
+14 億円

販売促進費や固定費の増加はあったものの、増収などにより増益

## 2023年度予想（従来予想比）

**売上収益**   
+100 億円

好調な北米市場の動向を踏まえ、見通しを引き上げ

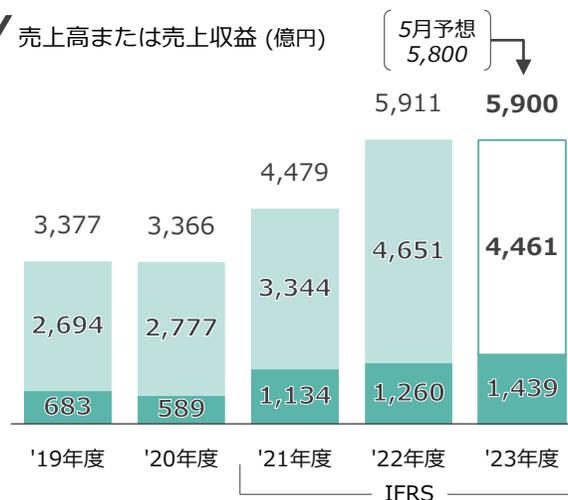
**事業利益**   
+30 億円

増収などより、見通しを引き上げ

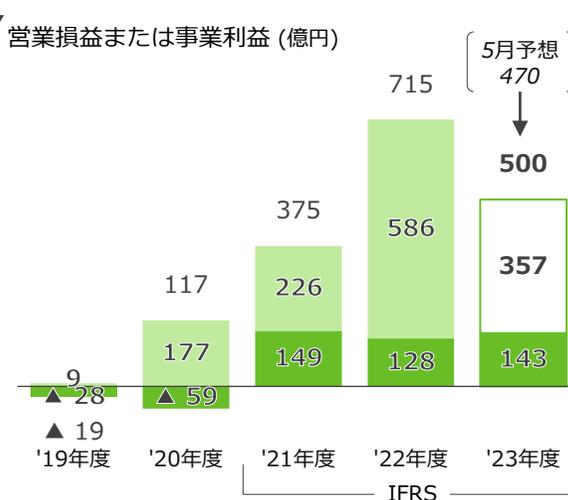
### 受注高（億円）

本セグメントは主として見込み生産を行っていることから、受注高については売上高または売上収益と同額としているため、定性情報およびグラフの掲載を省略しています

### 売上高または売上収益（億円）



### 営業損益または事業利益（億円）



# 3 セグメント別詳細情報 - パワースポーツ&エンジン

(単位：億円)

	'22年度	'23年度		'22年度	'23年度予想				
	1Q実績	1Q実績	前年同期比	通期	従来予想	修正予想	前期比	従来予想比	2-4Q予想
売上収益	1,260	<b>1,439</b>	+ 179	5,911	5,800	<b>5,900</b>	▲ 11	+ 100	<b>4,461</b>
うち 先進国二輪車	461	<b>509</b>	+ 47	2,112	1,850	<b>1,900</b>	▲ 212	+ 50	<b>1,391</b>
新興国二輪車	255	<b>201</b>	▲ 53	1,158	1,250	<b>1,250</b>	+ 92	-	<b>1,049</b>
四輪車・PWC	314	<b>454</b>	+ 139	1,604	1,650	<b>1,700</b>	+ 96	+ 50	<b>1,246</b>
汎用エンジン	228	<b>273</b>	+ 45	1,035	1,050	<b>1,050</b>	+ 15	-	<b>777</b>
事業利益	128	<b>143</b>	+ 14	715	470	<b>500</b>	▲ 215	+ 30	<b>357</b>
	[利益率] [10.2%]	[9.9%]	[▲ 0.2pt]	[12.1%]	[8.1%]	[8.5%]	[▲ 3.6pt]	[+ 0.3pt]	[8.0%]

## 補足情報

二輪車国別販売台数（卸売）  
先進国（単位：千台）

	'22年度1Q	'23年度1Q	増減
日本	8	7	▲ 1
米国	23	19	▲ 3
カナダ	3	3	▲ 0
欧州	11	18	+ 6
豪州	2	2	▲ 0
先進国計	49	50	+ 0

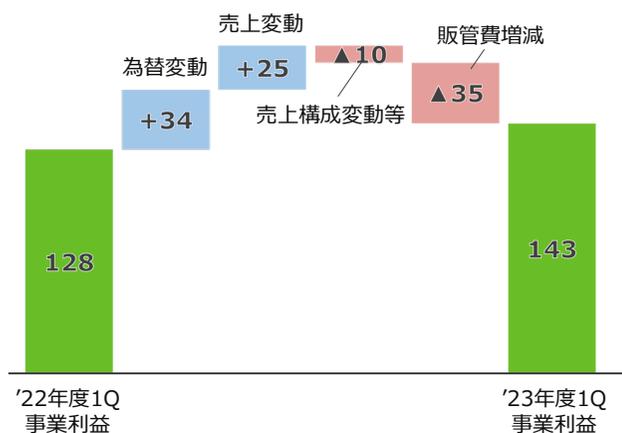
新興国（単位：千台）

	'22年度1Q	'23年度1Q	増減
ブラジル	2	2	▲ 0
タイ	1	0	▲ 1
フィリピン	46	29	▲ 17
インドネシア	11	4	▲ 7
中国	6	5	▲ 1
その他	3	3	▲ 0
新興国計	72	45	▲ 26

四輪車・PWCの販売台数（卸売）は、'22年度1Qは18千台、'23年度1Qは22千台

'23年度通期の販売台数計画：先進国二輪 220千台、新興国二輪 360千台、四輪・PWC 90千台

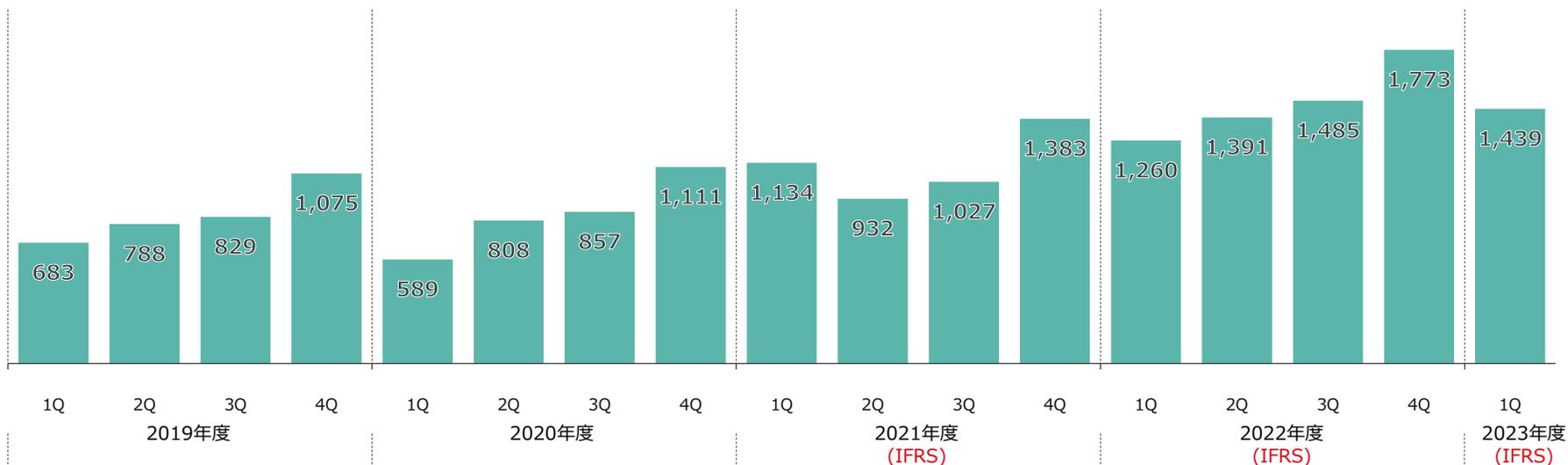
## 事業利益増減要因（億円）



# 3

## セグメント別詳細情報 - パワースポーツ&エンジン

四半期別 売上高または売上収益 (億円)



四半期別 営業損益または事業損益 (億円)



# 3 セグメント別詳細情報 - パワースポーツ&エンジン

## 事業環境・受注動向

- 米国
  - 小売市場は堅調に推移しているなかで、当社のシェアが拡大している
  - 販売店在庫が充足し、各社とも販売促進を強化している
- 欧州
  - 小売市場はコロナ禍を上回る水準まで回復
- 東南アジア
  - 国毎に差はあるものの、小売市場は全体的に回復傾向
  - 但し、スポーツセグメントは軟調に推移
- サプライチェーン
  - 部品の供給不足による生産への影響が継続

## 重点施策と具体的な取り組み

- ✓ **市場動向に応じた製品の供給**
  - 継続的な新機種への投入
  - 販売状況に応じて、機動的に生産・販売計画を変更
  - 適正な在庫水準の維持
- ✓ **四輪ビジネスの拡大、脱炭素・電動化対応**
  - 製品競争力強化に向けた開発投資
  - 米国工場での能力増強、メキシコ新工場の稼働開始へ準備を継続
  - 電動・ハイブリッドモデルの開発
  - 小型モビリティ向け水素エンジンの基礎研究を目的とした「水素小型モビリティ・エンジン研究組合 (HySE)」を設立 (P.38参照)
- ✓ **DXを通じた業務改革の推進**
  - デジタル化によるアジャイルな経営の実現
  - デジタル技術活用による開発期間の短縮と効率化
- ✓ **FCFの確保**
  - 将来の投資に向けてFCFの安定確保を目指す



EICMA('22年11月開催)に出展したハイブリッドモーターサイクルのプロトタイプ



米国で販売好調なSxS MULE PRO-FXT 1000

# 4 株主還元

## 配当政策

中長期的な  
連結配当性向の基準 **30%**

考慮

1 総合的に勘案

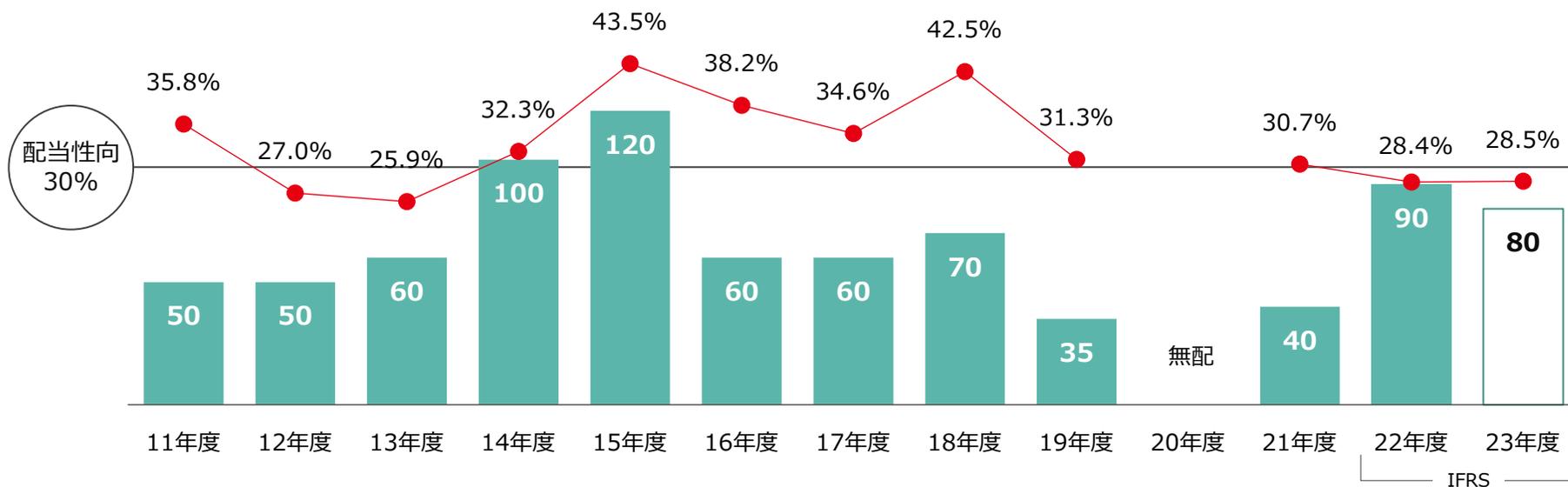
将来の業績見通し  
FCFやD/Eレシオ等の  
財務状況

2 安定的な配当

## 2023年度配当

- 第1四半期決算は全体としては概ね想定通りの着地であり、通期業績予想は据え置き
- 足元の為替水準が継続した場合には業績の追い風となる一方で、社会情勢不安や中国における不動産市況の低迷等による景気の下振れも懸念される

▶ 1株当たり年間配当 **80円** (配当性向28.5%)  
予定を据え置く

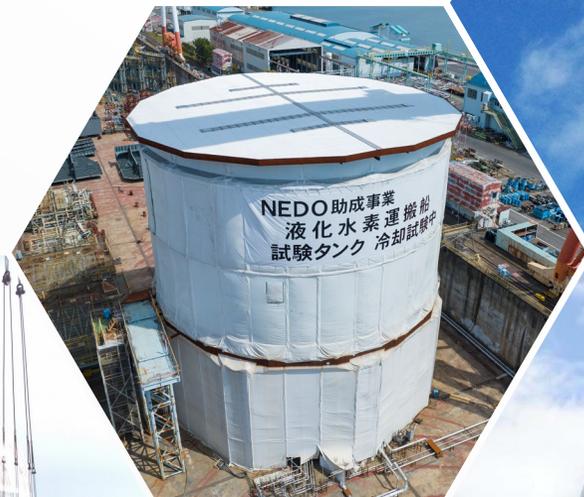


# 4 プロジェクトトピックス

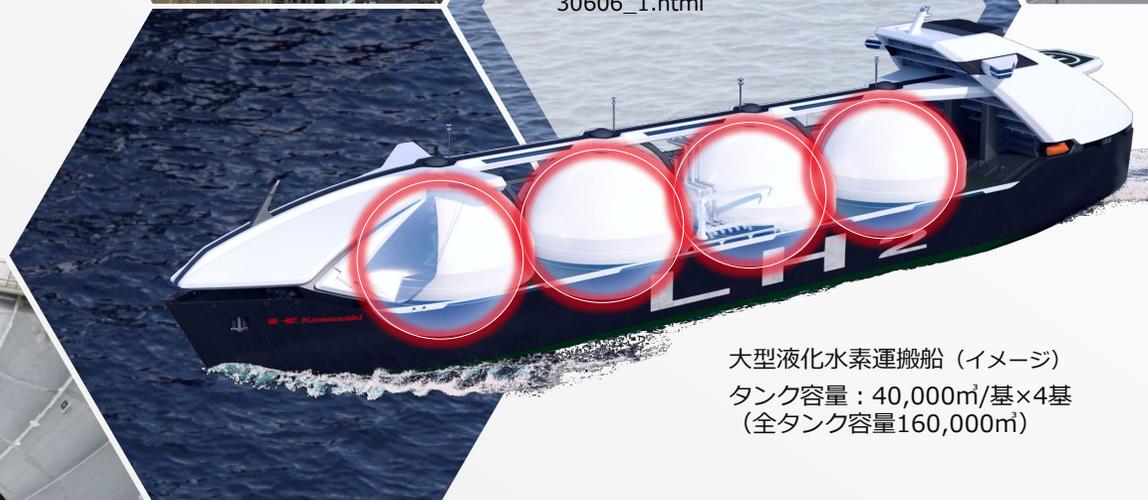
## ✓ 大型液化水素運搬船用 貨物タンクの技術開発を完了 — “大型化”の技術的ハードルを順調にクリア —

- 実物に近い規模の試験用タンクを製造し、各種試験を実施
- タンクは当社独自の新構造であり、組立・溶接・断熱施工などの成立性を検証
- **ガス置換や断熱などの性能が計画どおり得られることを確認**

### 実施した性能確認試験



当社プレスリリースのURL  
[https://www.khi.co.jp/pressrelease/detail/20230606\\_1.html](https://www.khi.co.jp/pressrelease/detail/20230606_1.html)



大型液化水素運搬船（イメージ）  
タンク容量：40,000m<sup>3</sup>/基×4基  
（全タンク容量160,000m<sup>3</sup>）

## 4 プロジェクトトピックス

### ✓ 水素社会実現に向けた仲間づくり（PR戦略）

- '23年4月 札幌市で開かれた先進7カ国（G7）気候・エネルギー・環境相会合に合わせ、小樽港で世界初の液化水素運搬船「すいそ ふろんていあ」を公開
- 西村康稔経済産業大臣をはじめ、齋藤保NEDO※理事長、EU閣僚、米国エネルギー省長官らが船内を視察



乗船の様子は各国のメディアで報道され、液化水素サプライチェーンへの関心が高まった

左から 当社常務執行役員 原田英一、シェルジャパン(株) 吉田康子社長、岩谷産業(株) 牧野明次会長、カドリ・シムソン欧州委員エネルギー担当、グラント・シャップス 英国エネルギー安全保障・ネットゼロ大臣、西村康稔 経済産業大臣、当社取締役会長 金花芳則 (Hydrogen Council 共同議長)、齋藤保NEDO※理事長

※ 国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構

# 4 プロジェクトトピックス

## ✓ 水素社会実現に向けた仲間づくり（戦略的協業・協働）



ADNOC社と液化水素サプライチェーン構築に向けた戦略的協業契約を締結

’23年4月 G7札幌環境相会合で、アラブ首長国連邦（UAE）のエネルギー会社ADNOC社と液化水素サプライチェーンの構築に向けた戦略的協業契約を締結

大規模な水素の製造、水素液化と付帯するインフラ設備、日本や諸海外の需要家を対象にした液化水素の海上輸送についてFS（feasibility study）を実施する

当社プレスリリースのURL  
[https://www.khi.co.jp/news/detail/20230417\\_1.html](https://www.khi.co.jp/news/detail/20230417_1.html)



水素小型モビリティ・エンジン研究組合 HySE 設立に向けた認可取得

’23年5月 HySE（Hydrogen Small mobility & Engine technology）の設立に向け、経済産業省の認可を取得

### 組合員

カワサキモーターズ(株)、スズキ(株)、本田技研工業(株)、ヤマハ発動機(株)

### 特別組合員

当社、トヨタ自動車(株)

### 目的

小型モビリティ※向け水素エンジンや燃料供給系統などの基礎研究

※ 二輪、軽四輪、小型船舶、建設機械、ドローンなど

当社プレスリリースのURL  
[https://www.khi.co.jp/pressrelease/news\\_230517-1.pdf](https://www.khi.co.jp/pressrelease/news_230517-1.pdf)



国際液化水素サプライチェーンにおけるCO<sub>2</sub>排出量の『見える化』に向け第三者認証機関のDNVと覚書を締結

’23年5月 世界最大級の第三者認証機関DNVと、液化水素の製造から利用に至るサプライチェーン全体におけるCO<sub>2</sub>排出量の評価に向けて、排出量の具体的な算定方法を協働で検討する覚書を締結  
算定・評価方法の確立は、水素が低炭素であることを信頼性・透明性をもって証明することに繋がり、早期の水素社会実現に資する

当社プレスリリースのURL  
[https://www.khi.co.jp/news/detail/20230529\\_1.html](https://www.khi.co.jp/news/detail/20230529_1.html)

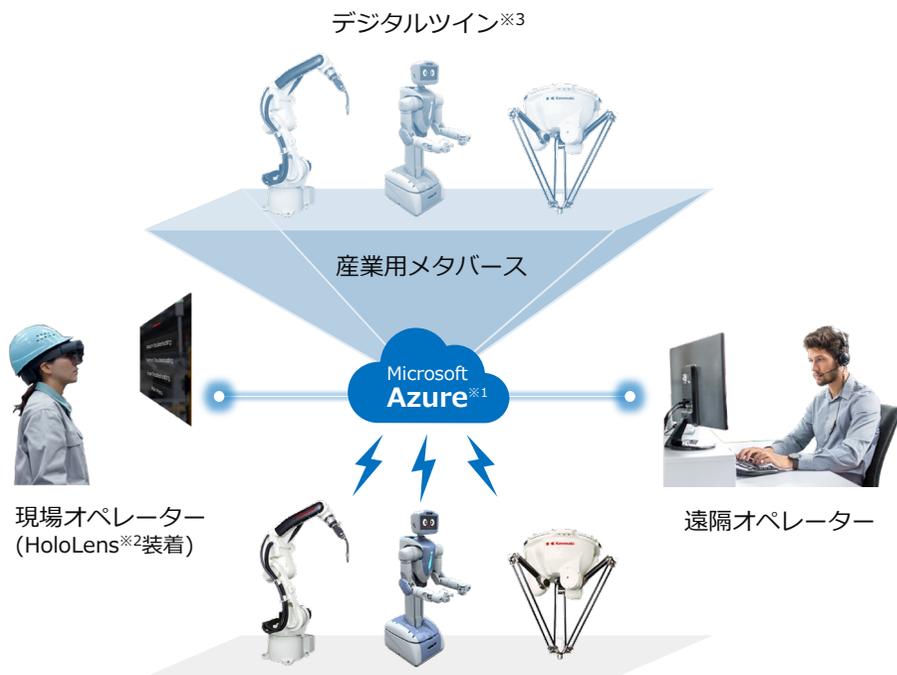
# 4 プロジェクトトピックス

## Microsoft社との連携 — 産業用メタバースの実現に向けて —

- '23年4月 当社とMicrosoft社は「ハノーバーメッセ2023」に産業用メタバースのプロトタイプ版を展示
- 当社製ロボットを使い、Microsoft Azure<sup>※1</sup>やHoloLens<sup>※2</sup>、デジタルツイン<sup>※3</sup>を活用し、スマートファクトリーの未来を示した

### メタバースがもたらす変革の可能性

- 顧客やパートナーとの協業が簡単になる
- 開発・設計・試験をメタバース上で完結できる
- 遠隔対応やトラブル解消が容易になる etc.



- ※1 Microsoft社の管理するデータセンターを通じたクラウドコンピューティングサービス
- ※2 Microsoft社の非接続型複合現実ヘッドセット
- ※3 現実世界の情報をもとに、仮想世界に「双子」を構築し、さまざまなシミュレーションを行う技術

More News

## 神戸市に Microsoft AI Co-Innovation Lab が開設

AIを活用したソリューション創出および人材育成を支援

世界で5カ所目となる「Microsoft AI Co-Innovation Lab」を当社、(株)神戸商工貿易センター、神戸市が協力して誘致（2023年秋に開設予定）

当社もユーザー企業として、Microsoft社とソリューション創出に取り組む

## ? Microsoft AI Co-Innovation Lab とは

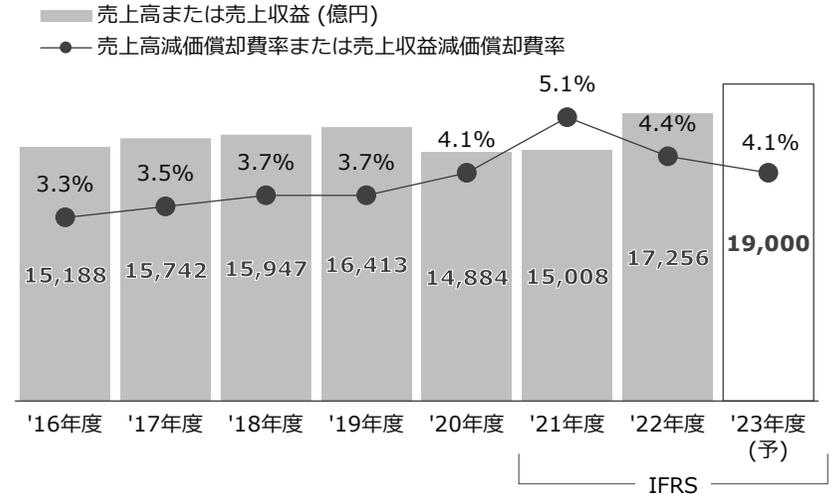
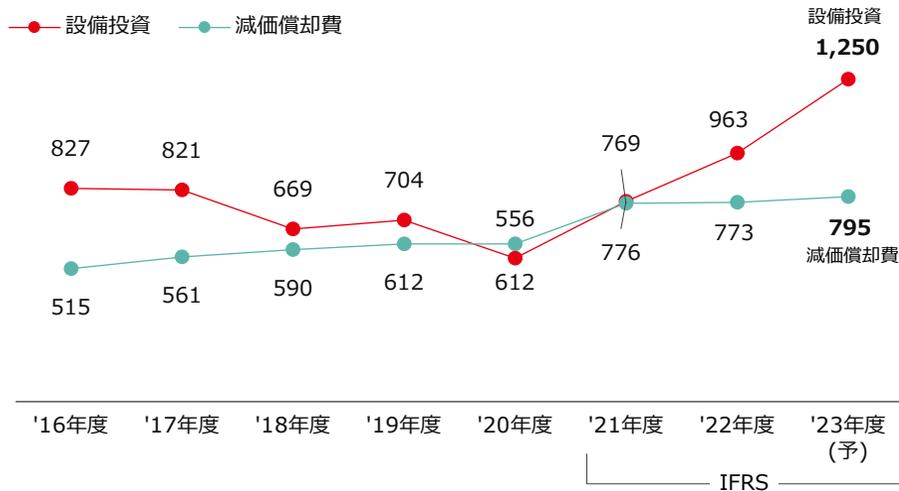
利用企業が取り組むDX課題やデジタルを活用したビジネスアイデアに対し、Microsoft社がAI・IoT関連の技術・サービスを利用したソリューションの構築・プロトタイプ作成までを支援する「共創」の場

当社プレスリリースのURL  
[https://www.khi.co.jp/pressrelease/news\\_230713-1.pdf](https://www.khi.co.jp/pressrelease/news_230713-1.pdf)



(単位：億円、名)

	'22年度	'23年度		'22年度	'23年度	
	1Q実績	1Q実績	前年同期比		通期	予想
設備投資	226	<b>259</b>	+ 33	963	<b>1,250</b>	+ 287
減価償却費	189	<b>197</b>	+ 8	773	<b>795</b>	+ 22
研究開発費	107	<b>113</b>	+ 5	507	<b>550</b>	+ 43
従業員数(期末)				38,254	<b>40,460</b>	+ 2,206
うち国内				27,583	<b>28,720</b>	+ 1,137
うち海外				10,671	<b>11,740</b>	+ 1,069

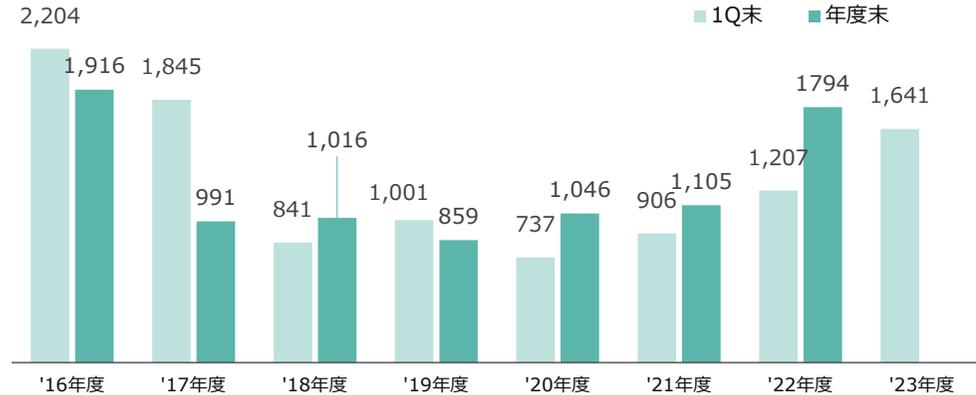


# 4 参考情報 - その他

## ● 受注残高 (億円)

	'22年度1Q末	'23年度1Q末	
	実績	実績	増減
航空宇宙システム	6,168	<b>7,092</b>	+ 923
車両	3,734	<b>5,434</b>	+ 1,699
工機・ソリューション&マリソ	5,681	<b>6,606</b>	+ 924
精密機械・ロボット	1,038	<b>1,028</b>	▲ 9
パワー・スポーツ&エンジン	-	-	-
その他	307	<b>320</b>	+ 13
合計	16,930	<b>20,482</b>	+ 3,551

## ● 船舶海洋 受注残高の推移 (億円)



## ● 地域別売上収益 (億円)

	'22年度1Q	'23年度1Q	
	実績	実績	増減
日本	1,394	<b>1,389</b>	▲ 4
米国	967	<b>1,380</b>	+ 412
欧州	306	<b>426</b>	+ 119
アジア	569	<b>571</b>	+ 1
その他	265	<b>285</b>	+ 20
合計	3,503	<b>4,053</b>	+ 549

※ 売上収益は顧客の所在地を基礎とし、国又は地域に分類しています

## ● 船種別受注実績および完工年度 (隻)

	受注 '23年度1Q 実績	完工年度				受注残
		'23年度1Q 実績	'23年度2Q~	'24年度	'25年度~	
			予定			
LPG運搬船		1	3	3	5	11
潜水艦				1	1	2
その他						
合計		※1 1	3	4	6	※2 13

※1 '23年度1Q完工隻数の総トン数：50,400GT

※2 受注残隻数の総トン数：554,400GT (潜水艦の排水トン数はGTに含まない)

## ● セグメント別損益影響外貨量※1 (億USD)

	'22年度 1Q実績	'23年度	
		1Q実績	4Q予想
航空宇宙システム	1.1	<b>1.5</b>	9.9
車両	0.1	<b>0.7</b>	0.8
エネルギーソリューション&マリ	0.7	<b>0.8</b>	2.5
精密機械・ロボット	0.6	<b>0.3</b>	1.1
パワースポーツ&エンジン	1.6	<b>1.1</b>	3.2
合計	4.1	<b>4.5</b>	17.5

※1 為替レートが1円変動することによる事業利益への概算影響額

## ● 損益影響外貨量※1 (億EUR)

'21年度実績	4.4
'22年度実績	5.7
'23年度1Q実績	1.0
'23年度2-4Q予想	4.4

※1 為替レートが1円変動することによる事業利益への概算影響額

## ● 売上加重平均レート (EUR/JPY)

'21年度実績	130.47
'22年度実績	141.38
'23年度1Q実績	147.81
'23年度2-4Q予想	140.00

## (ご参考) ROIC算出式

税引前ROIC = (税引前当期利益+支払利息) ÷ 投下資本※2

税後ROIC = {親会社の所有者に帰属する当期利益 + 支払利息 × (1 - 実効税率)} ÷ 投下資本※2

※2 投下資本 = 期首・期末平均のNET有利子負債 + 期首・期末平均の自己資本

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”