

2023年度第3四半期決算説明資料

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

2024年2月9日

川崎重工業株式会社



 **Kawasaki**
Powering your potential

0 目次

1

2023年度第3四半期決算実績

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	38

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3Q決算実績 - サマリー

- ✓ 前年同期比では減益も、10~12月期業績は前四半期比でV字回復
- ✓ 事業ごとに強弱はあるものの、全体としては概ね想定線（11月公表比）

(単位：億円)

	'22年度3Q	'23年度3Q				前年同期比 増減
		4~6月期	7~9月期	10~12月期	累計	
受注高	14,765	4,573	4,034	4,292	12,901	▲ 1,864
売上収益	11,963	4,053	3,640	4,597	12,290	+ 327
事業損益	808	102	▲ 431	335	7	▲ 801
	[利益率] [6.8%]	[2.5%]	[▲ 11.8%]	[7.3%]	[0.1%]	[▲ 6.7pt]
税引前四半期損益	721	149	▲ 494	165	▲ 179	▲ 900
	[利益率] [6.0%]	[3.7%]	[▲ 13.6%]	[3.6%]	[▲ 1.5%]	[▲ 7.4pt]
親会社の所有者に帰属する 四半期損益	525	90	▲ 324	98	▲ 134	▲ 659
	[利益率] [4.4%]	[2.2%]	[▲ 8.9%]	[2.1%]	[▲ 1.1%]	[▲ 5.4pt]
売上加重平均レート(USD/JPY) ※1	134.84	132.09	141.77	147.68	141.02	+ 6.18
損益影響外貨量(億USD) ※2	14.0	4.5	3.3	4.6	12.4	▲ 1.6

留意

7~9月期の業績は、PW1100G-JMエンジンの損失を一括計上した影響(事業損益段階では▲580億円)により、大きく悪化
本事象の詳細はP.18を参照

※1 PW1100G-JMエンジンの運航上の重要な問題に係る損失の影響を除く

※2 川崎重工業、川崎車両、カワサキモーターズ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

1 2023年度3Q決算実績 – セグメント別

- ✓ ES&Mは船舶海洋事業やエネルギー・船用推進事業の採算性が大きく改善し増益 ①
- ✓ PS&Eは販促費の増加やリコール関連費用の計上、精密機械・ロボットは中国市場における需要減や滞留在庫の影響等により、それぞれ減益 ②

(単位：億円)

	受注高			売上収益			事業損益		
	'22年度3Q	'23年度3Q	増減	'22年度3Q	'23年度3Q	増減	'22年度3Q	'23年度3Q	増減
航空宇宙システム	2,007	3,325	+ 1,317	2,386	2,355	▲ 30	137	▲ 355	▲ 492
車両	2,943	418	▲ 2,525	923	1,358	+ 434	7	26	+ 18
工業機器・ソリューション&マリナ	3,018	2,812	▲ 206	2,123	2,343	+ 219	93	166	+ 73
精密機械・ロボット	1,976	1,576	▲ 399	1,791	1,587	▲ 204	74	▲ 43	▲ 118
パワースポーツ&エンジン ^{※1}	4,137	4,044	▲ 93	4,137	4,044	▲ 93	537	320	▲ 217
その他	681	724	+ 42	600	602	+ 1	33	15	▲ 18
調整額 ^{※2}	-	-	-	-	-	-	▲ 74	▲ 121	▲ 47
合計	14,765	12,901	▲ 1,864	11,963	12,290	+ 327	808	7	▲ 801

※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3Q決算実績 – 損益計算書

(単位：億円)

	'22年度3Q	百分率	'23年度3Q	百分率	増減
売上収益	11,963	100.0	12,290	100.0	+ 327
売上原価	9,495	79.4	10,382	84.5	+ 887
売上総利益	2,468	20.6	1,907	15.5	▲ 560
販売費および一般管理費	1,688	14.1	1,961	16.0	+ 273
うち 給料および手当	479		548		+ 68
研究開発費	338		366		+ 27
その他	870		1,047		+ 177
持分法による投資利益	39		61		+ 22
その他の収益および費用(▲は損)	▲ 10		0		+ 10
うち 固定資産売却益	5		7		+ 1
その他	▲ 16		▲ 7		+ 9
事業利益	808	6.8	7	0.1	▲ 801

要因説明

- ① 第2四半期決算でPW1100G-JMエンジンの運航上の重要な問題に係る損失580億円を計上(売上収益の減額)したことに伴い、売上原価率が悪化
- ② 円安の進行に伴う海外子会社の固定費の増加等
- ③ 主として船舶中国合併会社で業績が改善(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3Q決算実績 – 損益計算書

(単位：億円)

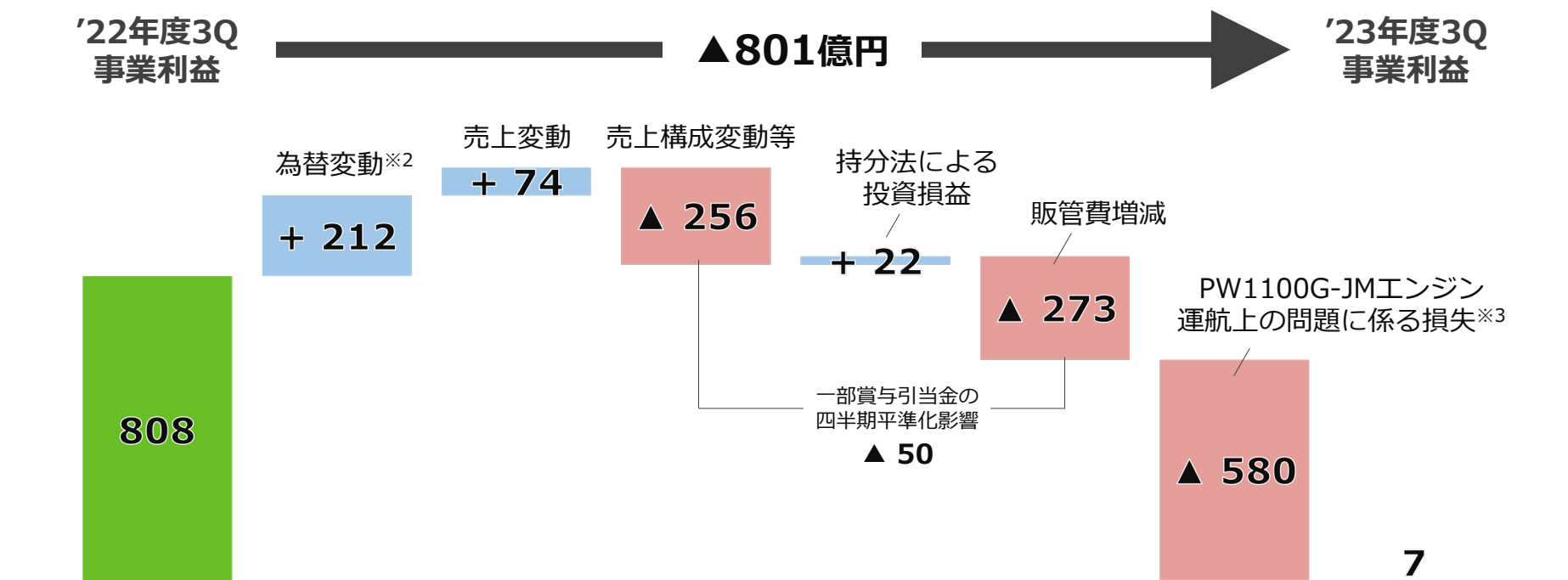
	'22年度3Q	百分率	'23年度3Q	百分率	増減
金融収益および費用(▲は損)	▲ 87		▲ 186		▲ 99
うち 金融収支(受取配当金含む)	▲ 19		▲ 37		▲ 18
為替差損益	▲ 40		▲ 108		▲ 68
その他	▲ 26		▲ 39		▲ 12
税引前四半期損益	721	6.0	▲ 179	▲ 1.5	▲ 900
法人所得税費用	183		▲ 60		▲ 244
非支配持分に帰属する四半期利益	12		16		+ 4
親会社の所有者に帰属する四半期損益	525	4.4	▲ 134	▲ 1.1	▲ 659

要因説明

- ④ USD/JPYのレート差
 '22年度期末日レート
 133.54円
 '23年度3Q末日レート
 141.82円
 '23年度3Q
 売上加重平均レート
 141.02円
- ヘッジ評価損により為替
 差損が発生

2023年度3Q決算実績 – 事業損益増減要因

- ✓ 売上構成変動等ではPS&Eでの販促費増加、精密機械・ロボットでの操業低下が影響
- ✓ 一部賞与引当金の四半期平準化※¹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

※³ 当第3四半期末において評価替を実施しているため、財務諸表上で認識されている実際の金額とは異なります

(単位：億円)

	'22年度3Q 事業利益	増減要因						増減計	'23年度3Q 事業損益
		為替変動※1 (粗利影響)	売上変動※1	売上構成 変動等※1	持分法による 投資損益	販管費 (▲は増加)	PW1100G-JM 運航上の問題 に係る損失 ※2		
航空宇宙システム	137	34	66	3		▲ 15	▲ 580	▲ 492	▲ 355
車両	7	12	29	▲ 11	0	▲ 12		18	26
IT・デジタルソリューション&マーケティング	93	28	32	27	25	▲ 39		73	166
精密機械・ロボット	74	19	▲ 44	▲ 62	▲ 3	▲ 28		▲ 118	▲ 43
パワー・スポーツ&エンジン	537	118	▲ 9	▲ 205	▲ 0	▲ 121		▲ 217	320
その他	33	1	0	▲ 13	▲ 0	▲ 6		▲ 18	15
調整額	▲ 74			2	0	▲ 49		▲ 47	▲ 121
合計	808	212	74	▲ 256	22	▲ 273	▲ 580	▲ 801	7

※1 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

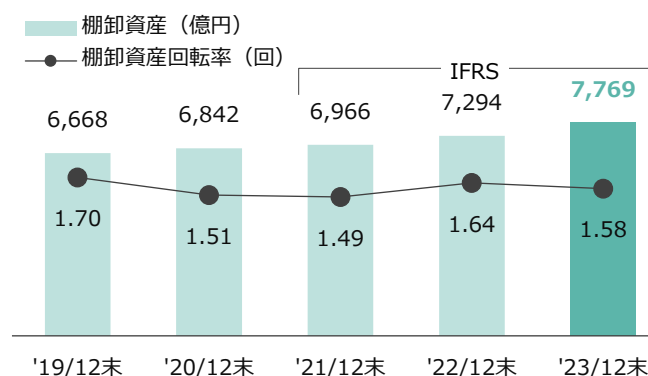
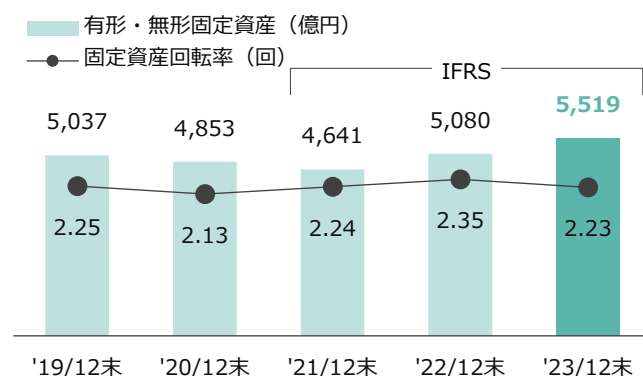
※2 当第3四半期末において評価替を実施しているため、財務諸表上で認識されている実際の金額とは異なります

(単位：億円)

	'22年度末		'23年度 3Q末		増減
		百分率		百分率	
現金および現金同等物	1,384		1,020		▲ 364
売掛債権 (契約資産を含む)	5,926		6,392		① + 465
棚卸資産	6,904		7,769		② + 865
その他	1,488		1,923		+ 435
流動資産 計	15,703	63.9	17,105	64.2	+ 1,402
有形・無形固定資産	5,172		5,519		+ 347
使用権資産	684		642		▲ 41
繰延税金資産	1,102		1,265		③ + 163
その他	1,914		2,097		+ 183
非流動資産 計	8,873	36.1	9,526	35.8	+ 652
資産合計	24,577	100.0	26,632	100.0	+ 2,054

要因説明

- ① 航空エンジン事業や車両等で増加
- ② 航空宇宙事業やPS&E等で増加
- ③ PW1100G-JMエンジンに係る損失計上等に伴う増加



(単位：億円)

	'22年度末	百分率	'23年度 3Q末	百分率	増減
買掛債務	3,951		4,159		+ 207
有利子負債	5,898		8,310		+ 2,411
契約負債（前受金）	2,562		2,415		▲ 147
受注工事損失引当金	46		44		▲ 2
退職給付に係る負債	915		946		+ 31
その他	5,233		4,863		▲ 370
負債計	18,608	75.7	20,738	77.9	+ 2,130
親会社の所有者に帰属する持分	5,762		5,687		▲ 74
非支配持分	206		205		▲ 1
資本計	5,968	24.3	5,893	22.1	▲ 75
負債および資本合計	24,577	100.0	26,632	100.0	+ 2,054

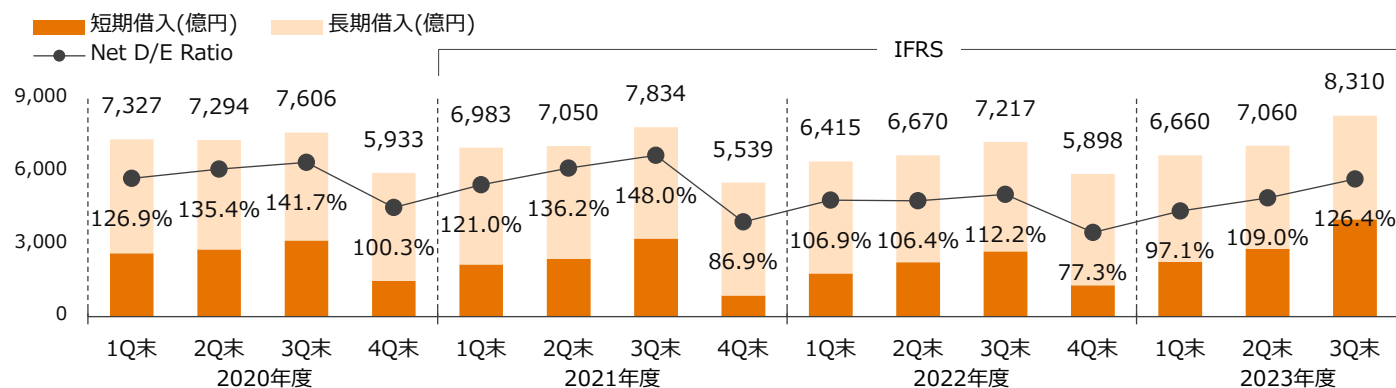
要因説明

- ④ 前年度末比での借入増は平常の事業サイクル
- ⑤ 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3Q末	167
'20年度3Q末	168
'21年度3Q末	178
'22年度3Q末	157
'23年度3Q末	168



(単位：億円)

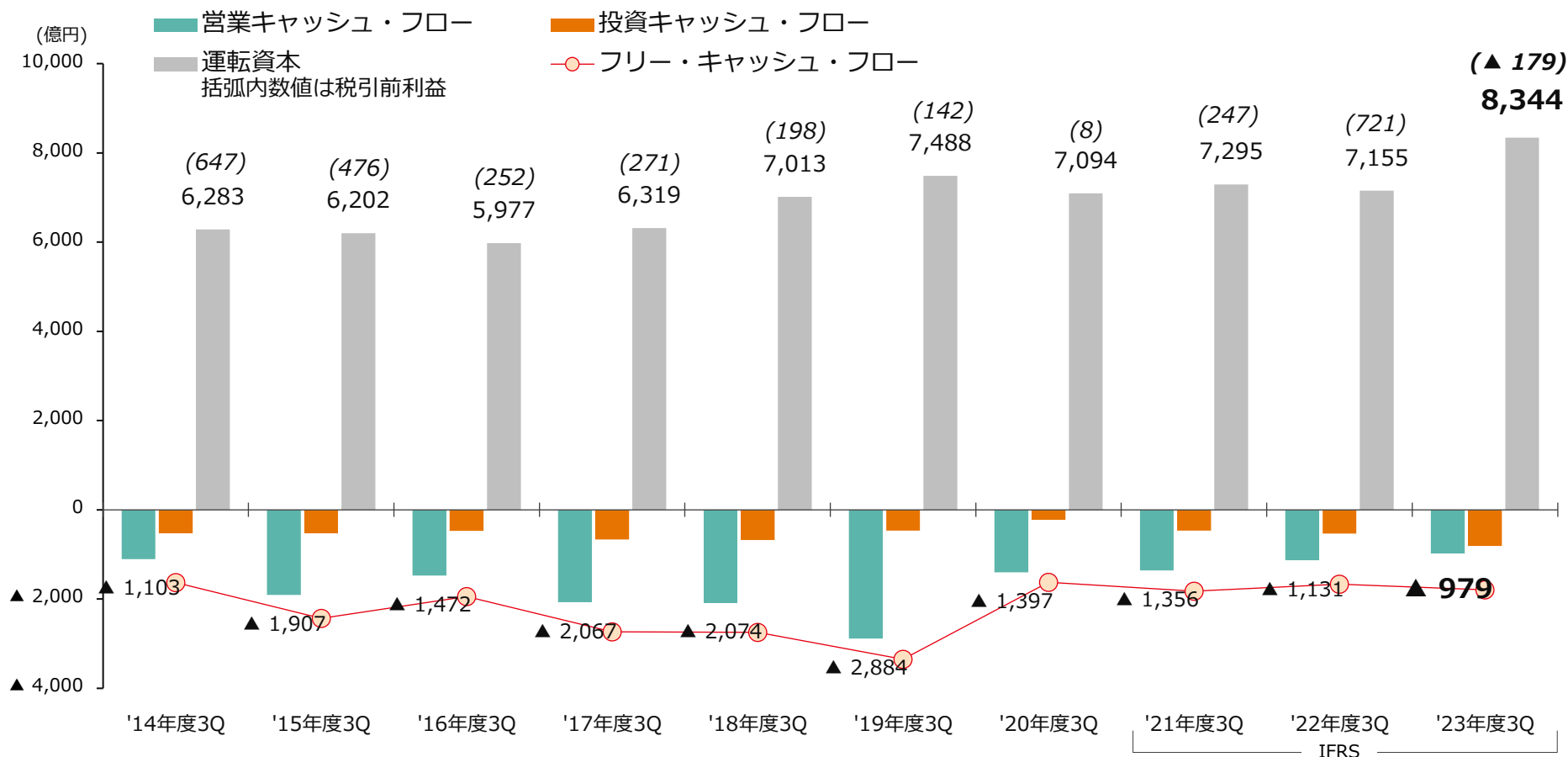
	'22年度3Q	'23年度3Q	増減
税引前四半期利益	721	▲ 179	▲ 900
減価償却費	559	610	+ 50
運転資本構成項目の増減額	▲ 1,619	▲ 1,030	+ 588
うち 売上債権 ^{※1} の増減額(▲は増加)	▲ 804	▲ 195	+ 608
棚卸資産の増減額(▲は増加)	▲ 1,060	▲ 831	+ 229
仕入債務の増減額(▲は減少)	392	173	▲ 218
前渡金の増減額(▲は増加)	▲ 294	15	+ 309
契約負債 ^{※2} の増減額(▲は減少)	147	▲ 191	▲ 339
その他	▲ 793	▲ 379	+ 413
営業活動によるキャッシュ・フロー	▲ 1,131	▲ 979	+ 151
有形・無形固定資産の取得による支出	▲ 449	▲ 805	▲ 355
有形・無形固定資産の売却による収入	19	24	+ 4
その他	▲ 102	▲ 29	+ 72
投資活動によるキャッシュ・フロー	▲ 532	▲ 811	▲ 278
フリー・キャッシュ・フロー	▲ 1,663	▲ 1,790	▲ 126
借入金および社債の純増減額(▲は減少)	1,608	2,409	+ 801
配当金の支払額(非支配株主への支払を除く)	▲ 79	▲ 131	▲ 52
債権流動化による収入および返済による支出	148	▲ 576	▲ 724
その他	▲ 161	▲ 233	▲ 72
財務活動によるキャッシュ・フロー	1,515	1,467	▲ 48

※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3Q：
税引前利益は高水準だったものの、業績回復期にある航空宇宙システムや好調なPS&Eで売上債権および棚卸資産が増加する等、運転資本構成項目で大きく資金流出
- '23年度3Q：
PS&Eで債権回収が進捗したものの、航空宇宙システムでの債権および棚卸資産の増加やPS&E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 PS&Eにおける増産投資(メキシコ新工場等)に係る支出等
- ③ 航空宇宙事業等での支出

- ✓ 営業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

- ✓ 事業利益は上方修正も、為替ヘッジの影響により純利益は据え置き
- ✓ 4Qは堅調に推移した前四半期と比べても増収・増益の見込み

(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	3Q実績	4Q予想
受注高	20,374	19,100	19,500	▲ 874	+ 400	12,901	6,599
売上収益	17,256	18,400	18,400	+ 1,144	-	12,290	6,110
事業利益	823	400	430	▲ 393	+ 30	7	423
	[利益率] [4.8%]	[2.2%]	[2.3%]	[▲ 2.4pt]	[+ 0.1pt]	[0.1%]	[6.9%]
税引前当期利益	703	210	210	▲ 493	-	▲ 179	389
	[利益率] [4.1%]	[1.1%]	[1.1%]	[▲ 2.9pt]	[-]	[▲ 1.5%]	[6.4%]
親会社の所有者に帰属する 当期利益	530	120	120	▲ 410	-	▲ 134	254
	[利益率] [3.1%]	[0.7%]	[0.7%]	[▲ 2.4pt]	[-]	[▲ 1.1%]	[4.2%]
税後ROIC	5.7%	1.5%	1.5%	▲ 4.2pt	-	-	-
売上加重平均レート(USD/JPY)	133.96	140.00	-	-	-	141.02	140.00
損益影響外貨量(億USD) [※]	20.5	18.7	18.9	▲ 1.6	+ 0.2	12.4	2.5

※ 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。なお、各四半期末において換算評価替えを実施する引当金等の未確定外貨が含まれている場合、四半期決算における実績値と残期間における予想値の和は、年間の予想値と一致しません

2 2023年度業績予想 - セグメント別

- ☑ 航空宇宙システムは航空エンジンのアフター収益改善等により、見通しを引き上げ ①
- ☑ 精密機械・ロボットは中国市場の低迷や滞留在庫の影響、半導体市況の回復時期後ずれ等を反映し、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	5,600	5,900	+ 300	3,488	3,900	3,900	-	148	▲ 240	▲ 170	+ 70
車両	3,132	800	800	-	1,319	1,900	1,900	-	13	40	40	-
工機・ソリューション&マリン	4,390	3,400	3,600	+ 200	3,145	3,500	3,600	+ 100	39	220	260	+ 40
精密機械・ロボット	2,620	2,400	2,300	▲ 100	2,526	2,300	2,200	▲ 100	87	30	▲ 10	▲ 40
パワー・スプーツ&エンジン	5,911	5,900	5,900	-	5,911	5,900	5,900	-	715	500	470	▲ 30
その他	864	1,000	1,000	-	863	900	900	-	▲ 18	20	20	-
調整額※	-	-	-	-	-	-	-	-	▲ 162	▲ 170	▲ 180	▲ 10
合計	20,374	19,100	19,500	+ 400	17,256	18,400	18,400	-	823	400	430	+ 30




※「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

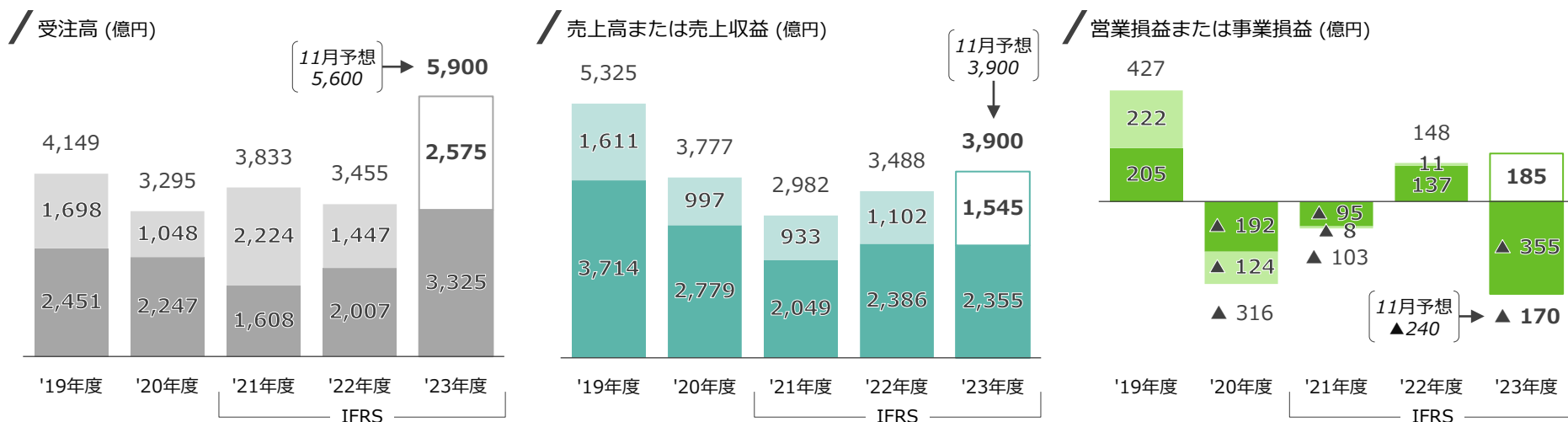
3 セグメント別詳細情報 - 航空宇宙システム

2023年度3Q実績（前年同期比）

- 受注高**  **+1,317 億円**
 PW1100G-JMエンジンに係る損失計上（受注高の減額）があったものの、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
- 売上収益**  **▲30 億円**
 PW1100G-JMエンジンに係る損失計上（売上収益の減額）があったものの、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により、前年同期並み
- 事業利益**  **▲492 億円**
 増収による増益はあるものの、PW1100G-JMエンジンに係る損失計上などにより減益

2023年度予想（従来予想比）

- 受注高**  **+300 億円**
 防衛省向けの増加などにより、見通しを引き上げ
- 売上収益**  **±0 億円**
 大きな変動はなく、見通しを据え置き
- 事業利益**  **+70 億円**
 民間機向け航空エンジンの収益性の改善や為替が円安で推移した影響などにより、見通しを引き上げ



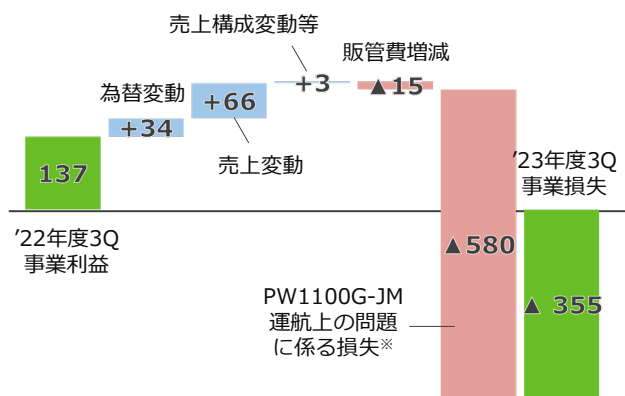
(注) グラフは濃色部が3Q累計、淡色部が4Qを表します

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				
	3Q実績	3Q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	4Q予想
受注高	2,007	3,325	+ 1,317	3,455	5,600	5,900	+ 2,445	+ 300	2,575
うち 航空宇宙	1,405	3,105	+ 1,700	2,539	4,750	5,000	+ 2,461	+ 250	1,895
航空エンジン	602	219	▲ 383	915	850	900	▲ 15	+ 50	681
売上収益	2,386	2,355	▲ 30	3,488	3,900	3,900	+ 412	-	1,545
うち 航空宇宙	1,608	2,013	+ 404	2,493	3,200	3,200	+ 707	-	1,187
航空エンジン	777	342	▲ 435	995	700	700	▲ 295	-	358
事業損益	137	▲ 355	▲ 492	148	▲ 240	▲ 170	▲ 318	+ 70	185
	[利益率]	[5.7%]	[▲ 15.1%]	[4.3%]	[▲ 6.2%]	[▲ 4.4%]	[▲ 8.6pt]	[+ 1.7pt]	[12.0%]

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		3Q比増減
	3Q	通期	3Q	3Q	
767	23	31	23	-	
777	20	28	24	+ 4	
777X	0	0	3	+ 3	
787	6	20	24	+ 18	

主要航空エンジン分担製造品の売上台数 (単位：台)

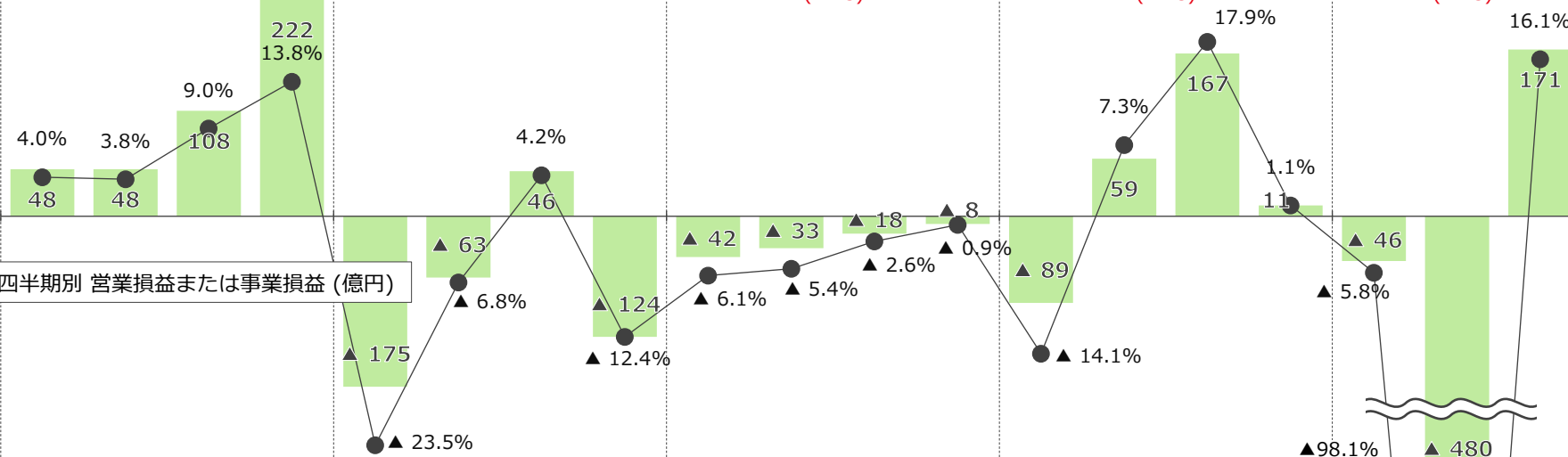
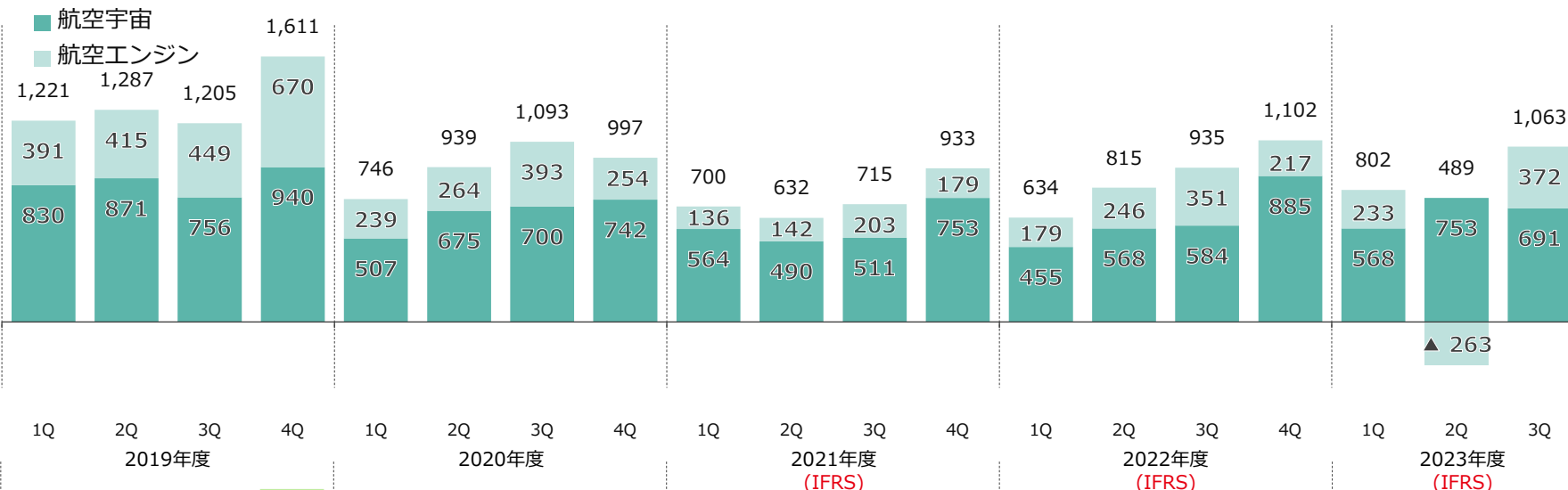
	'22年度		'23年度		3Q比増減
	3Q	通期	3Q	3Q	
V2500	16	20	5	▲ 11	
PW1100G	446	564	507	+ 61	

(注) Rolls-Royce向けエンジンは非公表

* 当第3四半期末において評価替を実施しているため、財務諸表上で認識されている実際の金額とは異なります

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787型機の今後の生産レート引き上げが期待できる
- 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

(補足)

当社がIAE社※を通じて参画しているPW1100G-JMエンジンプログラムについて

- ✦ 同エンジンには運航上の重要な問題が発生しており、本問題を解消するため、今後数年間にわたって多数の同エンジンが検査・整備のため機体 (A320neo) から取り下ろされる見込み
- ✦ エンジンの取り下ろしから取り付けには250~300日を必要とするため、多くの機体が地上駐機状態となる
- ✦ 本件に関する当社のプレスリリース
https://www.khi.co.jp/pressrelease/news_230912-2.pdf
https://www.khi.co.jp/ir/pdf/etc_231026-1j.pdf

※ International Aero Engines, LLC

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

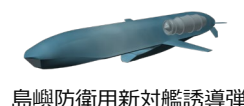


H145//BK117 D-3
累計10機目を納入

✓ 防衛事業にかかる活動強化

- 防衛力強化に向けた7つの重視分野への取り組み推進

- | | |
|----------------|--------------|
| 1 統合防空ミサイル防衛能力 | 5 機動展開能力 |
| 2 スタンド・オフ防衛能力 | 6 持続性・強靱性 |
| 3 領域横断作戦能力 | 7 無人アセット防衛能力 |
| 4 指揮統制・情報関連機能 | |



島嶼防衛用新対艦誘導弾



スタンド・オフ電子戦機※

※出典：防衛省ホームページ
<https://www.mod.go.jp/j/publication/wp/wp2020/html/n42203000.html>

✓ 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む技術開発の促進
- NEDOグリーンイノベーション基金活用による脱炭素社会に向けた環境技術開発の推進

3 セグメント別詳細情報 - 車両

2023年度3Q実績（前年同期比）

受注高 ▲2,525 億円
 ニューヨーク市交通局向け新型地下鉄電車等の大口案件を受注した前年同期に比べ減少

売上収益 +434 億円
 国内向け車両やアジア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

事業利益 +18 億円
 国内の操業低下があったものの、増収などにより増益

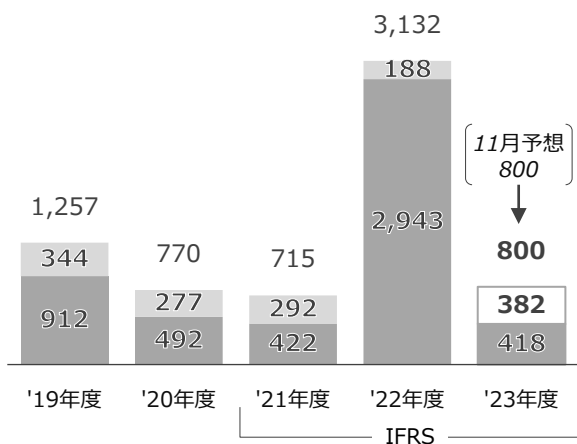
2023年度予想（従来予想比）

受注高 ±0 億円
 大きな変動はなく、見通しを据え置き

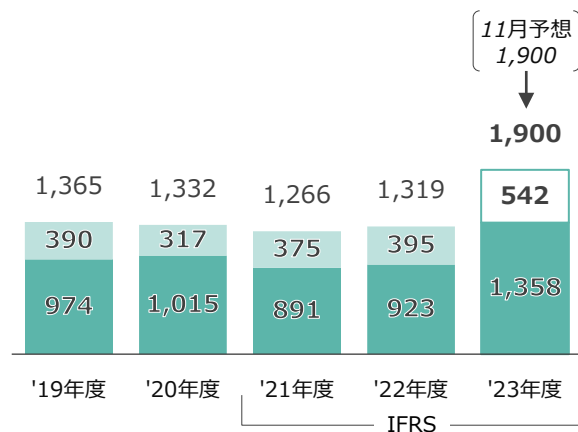
売上収益 同上
 ±0 億円

事業利益 同上
 ±0 億円

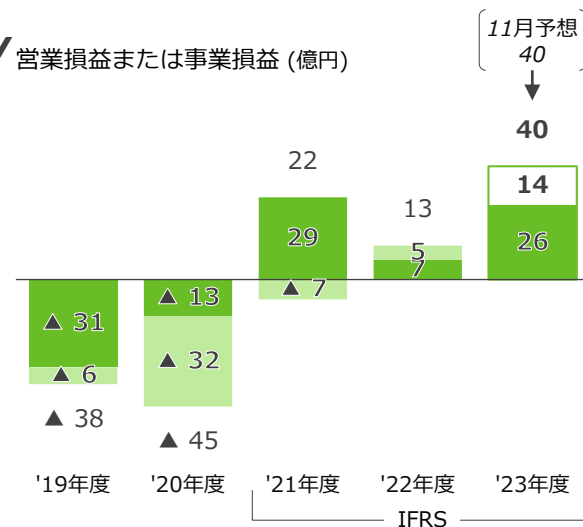
受注高 (億円)



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)



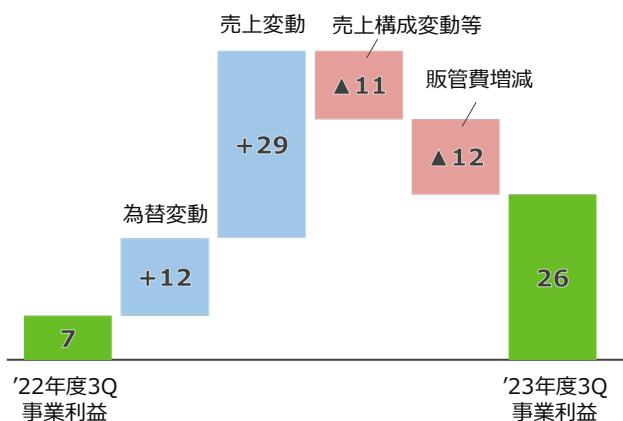
(注) グラフは濃色部が3Q累計、淡色部が4Qを表します

3 セグメント別詳細情報 - 車両

(単位：億円)

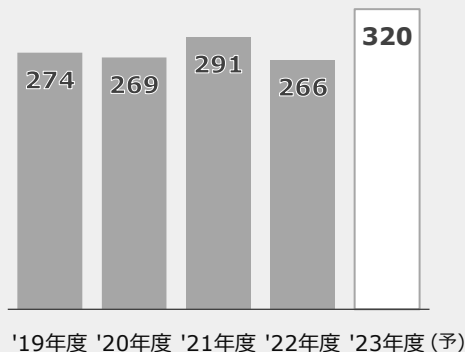
	'22年度	'23年度		'22年度	'23年度予想				
	3Q実績	3Q実績	前年同期比	通期	従来予想	修正予想	前期比	従来予想比	4Q予想
受注高	2,943	418	▲ 2,525	3,132	800	800	▲ 2,332	-	382
うち 国内・アジア	415	381	▲ 34	581	760	760	+ 179	-	379
北米	2,528	37	▲ 2,491	2,551	40	40	▲ 2,511	-	3
売上収益	923	1,358	+ 434	1,319	1,900	1,900	+ 581	-	542
うち 国内・アジア	661	573	▲ 87	948	800	800	▲ 148	-	227
北米	262	784	+ 522	371	1,100	1,100	+ 729	-	316
事業利益	7	26	+ 18	13	40	40	+ 27	-	14
	[利益率]	[1.9%]	[+ 1.0pt]	[1.0%]	[2.1%]	[2.1%]	[+ 1.0pt]	[-]	[2.6%]

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)

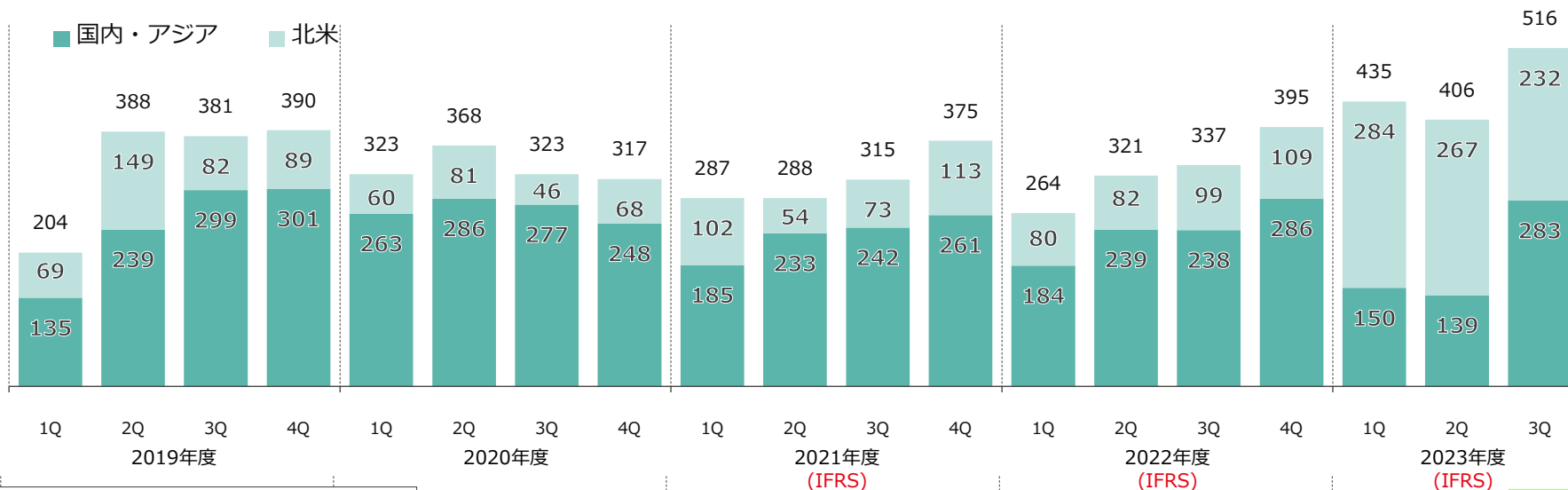


米国ロングアイランド鉄道向け M-9プロジェクトの進捗状況 ('23年12月末)

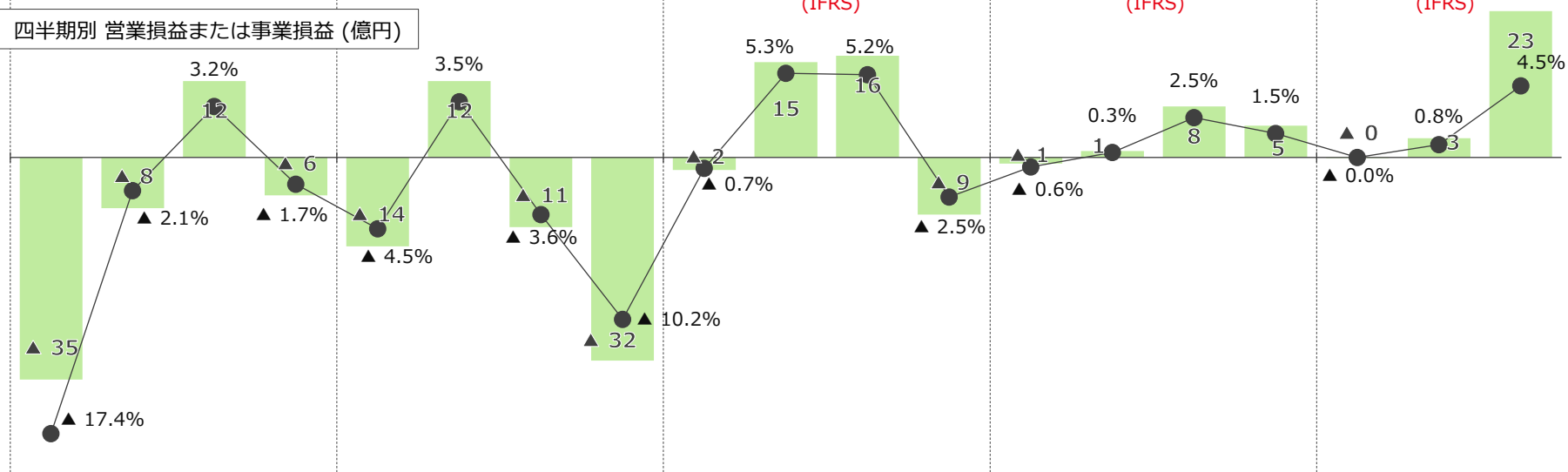
- 全202両のうち、184両が引渡し済み
- 最終号機の納入は**2023年度4Q**を予定
- 納入遅れに伴うコスト影響は業績予想に織り込み済み

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、終息に向かいつつある
- 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">▶ 全24編成（144両）の全てを出荷完了▶ このうち16編成までは顧客に引渡し済	最終車両出荷 2022年度4Q完了 最終車両引渡し 2023年度4Q 基地設備引渡し 2023年度4Q
米国 R211	<ul style="list-style-type: none">▶ R211Aパイロット車は営業線で検証試験を完了し、引渡し済▶ Option 1 契約（640両）は2024年度生産開始予定	パイロット検証試験完了 2023年度1Q完了 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">▶ 2021年度1QにBase契約（92両）は完工しOption車両は納入中	最終車両出荷 2023年度4Q

✓ 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3Q実績（前年同期比）

受注高 
▲206 億円

防衛省向け艦艇用機器の受注などがあつたものの、国内向けごみ処理施設やLPG/アンモニア運搬船の減少などにより減少

売上収益 
+219 億円

LPG/アンモニア運搬船を中心とした船舶海洋事業やエネルギー事業の増収などにより増収

事業利益 
+73 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 
+200 億円

国内向けごみ処理施設の増加などにより、見通しを引き上げ

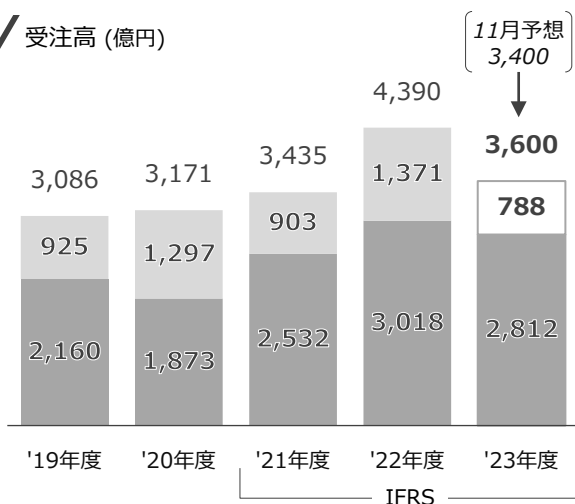
売上収益 
+100 億円

案件進捗状況を考慮し、見通しを引き上げ

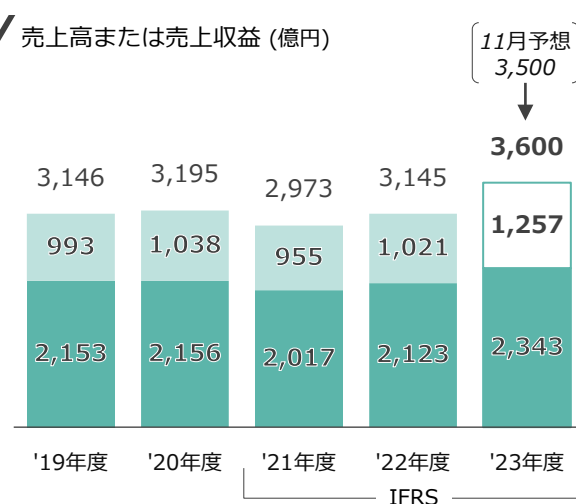
事業利益 
+40 億円

持分法投資利益の増加や採算性の改善などにより、見通しを引き上げ

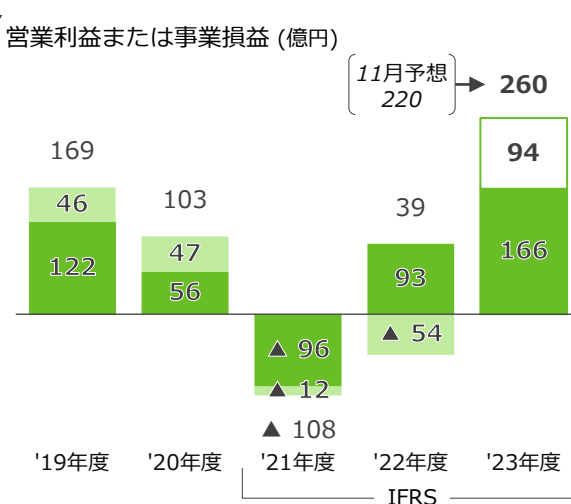
受注高（億円）



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）



(注) グラフは濃色部が3Q累計、淡色部が4Qを表します

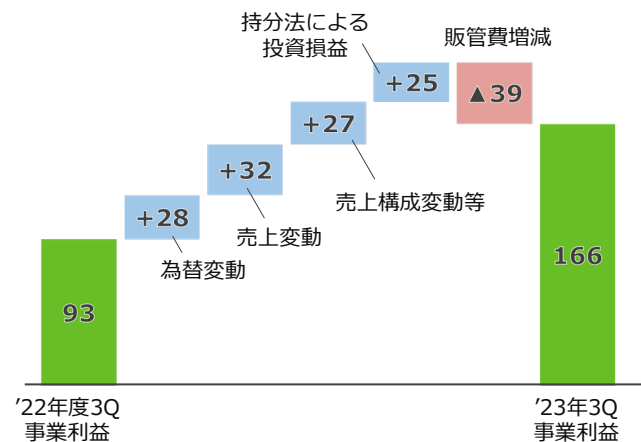
3

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)

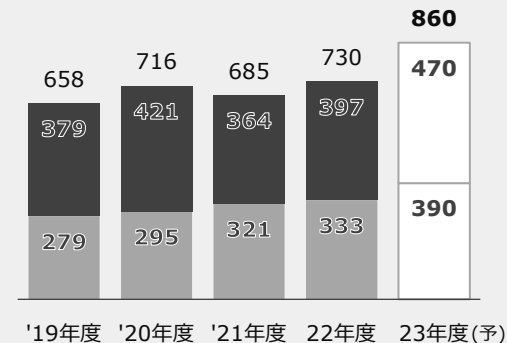
	'22年度	'23年度		'22年度	'23年度予想				
	3Q実績	3Q実績	前年同期比	通期	従来予想	修正予想	前期比	従来予想比	4Q予想
受注高	3,018	2,812	▲ 206	4,390	3,400	3,600	▲ 790	+ 200	788
うち エネルギー・プラント・船用推進	2,360	2,463	+ 103	2,926	3,000	3,200	+ 274	+ 200	737
船舶海洋	658	348	▲ 309	1,463	400	400	▲ 1,063	-	52
売上収益	2,123	2,343	+ 219	3,145	3,500	3,600	+ 455	+ 100	1,257
うち エネルギー・プラント・船用推進	1,548	1,654	+ 105	2,344	2,600	2,650	+ 306	+ 50	996
船舶海洋	574	688	+ 114	800	900	950	+ 150	+ 50	262
事業利益	93	166	+ 73	39	220	260	+ 221	+ 40	94
[利益率]	[4.4%]	[7.1%]	[+ 2.7pt]	[1.2%]	[6.3%]	[7.2%]	[+ 5.9pt]	[+ 0.9pt]	[7.5%]
うち 持分法投資利益	55	81	+ 25	60	115	130	+ 70	+ 15	49

事業損益増減要因 (億円)

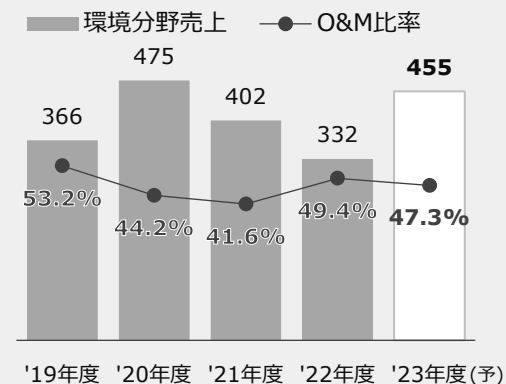


補足情報

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)

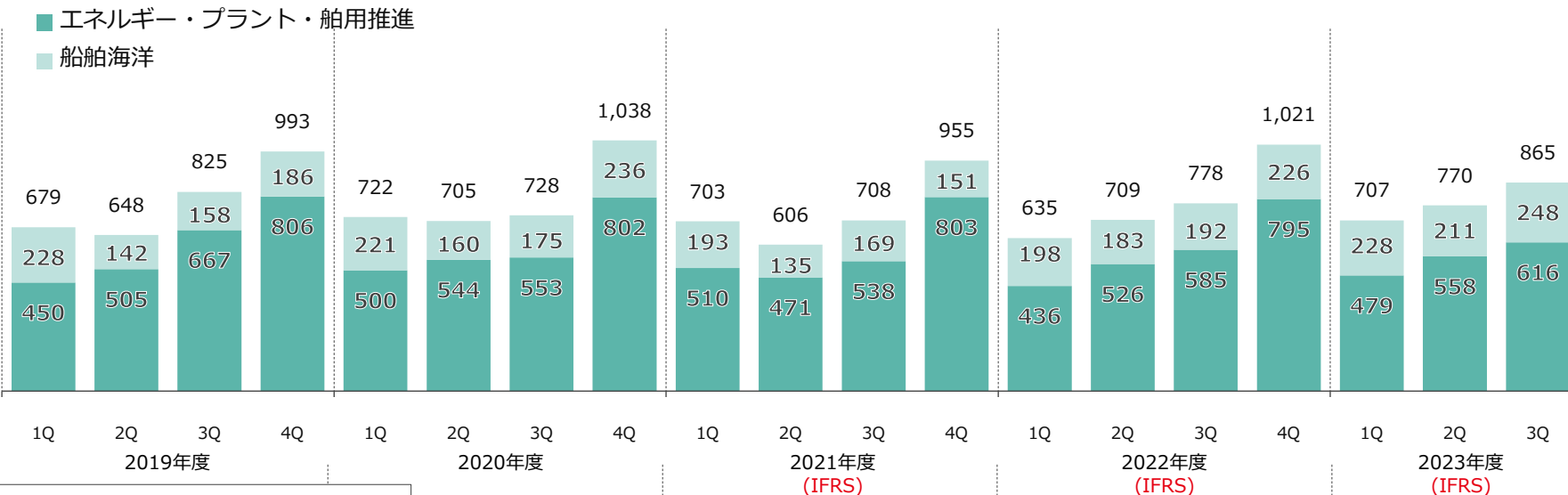


3

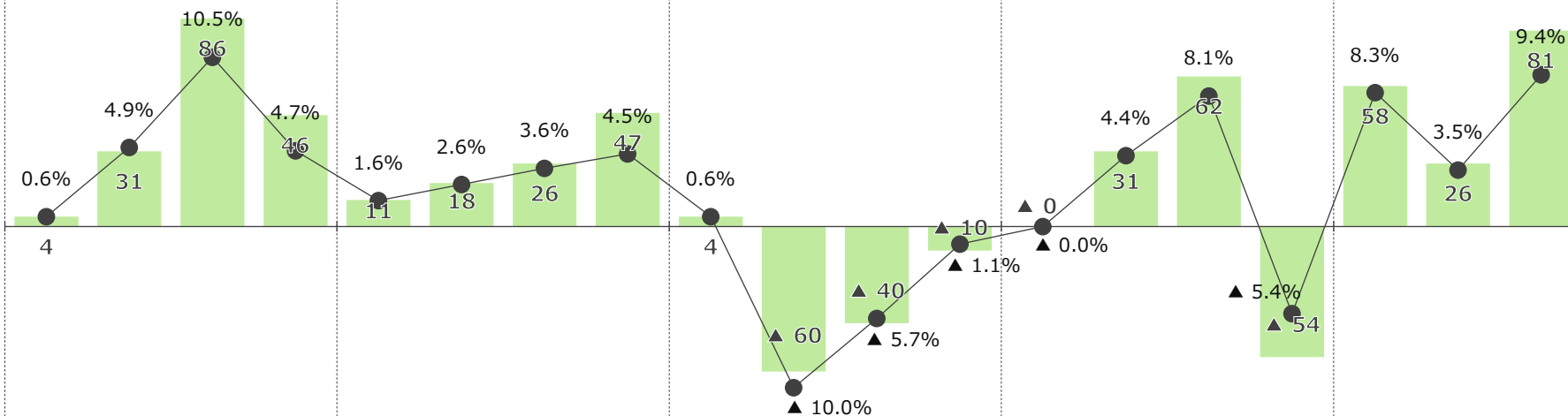
セグメント別詳細情報 - エネルギーソリューション&マリン

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"> - 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 - 先進国では水素関連の受注・引合いが増加

● 船舶海洋

商船	艦艇・特殊船
<ul style="list-style-type: none"> - 船価は資機材高騰の影響を受け、高値継続傾向 - 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 	潜水艦は安定的な受注

● セグメント全体

リスク	カーボンニュートラル
<ul style="list-style-type: none"> - 発電設備の稼働に必要な燃料ガスの供給安定性 - 原材料価格や資機材・燃料費の高止まりによる収益の圧迫を懸念 	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

✓ 低炭素から脱炭素へシームレスな移行を実現する製品・サービスの提供

事例 ばら積み船用ハイブリッド推進システムを納入 (23年12月)

特長1：天然ガス専焼エンジンの搭載

CO₂排出量 約24%減※1

SOx/NOx排出量 大幅減※1

特長2：大容量バッテリーを組み合わせたハイブリッド推進システム

ゼロエミッション推進可能※2

※1 従来の重油焚エンジン搭載の同型船との比較

※2 入出港時の電気推進モード時

ばら積み船への搭載イメージ



ばら積み船におけるハイブリッド推進は

世界初

✓ 脱炭素ソリューションの提供へ向けた取り組み

事例 水素燃料多目的船の区画配置コンセプトについて日本海事協会から基本設計承認(AiP)を取得 (23年10月)

- 本船は、実証運航 (27年頃～) で機能・信頼性を確認予定
- 当社は水素燃料タンクおよび燃料供給システム (MHFS※) の開発・供給を担当

※Marine Hydrogen Fuel System



- ✓ 水素燃料船に必須の設備
- ✓ 水素を“つかう”分野で脱炭素へ貢献

3 セグメント別詳細情報 - 精密機械・ロボット

2023年度3Q実績（前年同期比）

受注高 ▲399 億円
 中国建設機械市場向け油圧機器や産業用ロボット全般が減少したことなどにより減少

売上収益 同上
 ▲204 億円

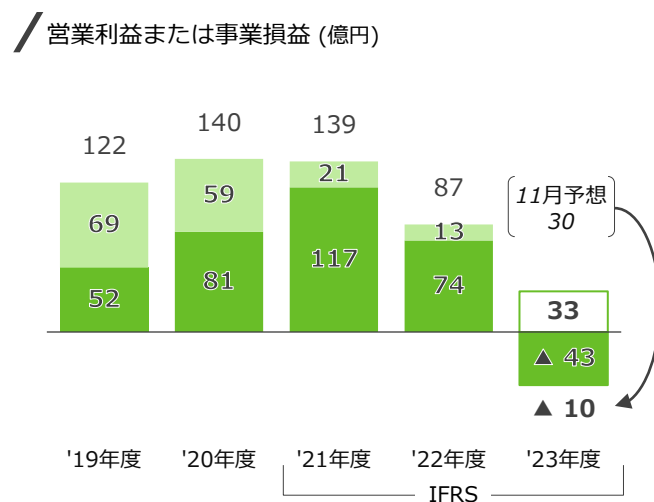
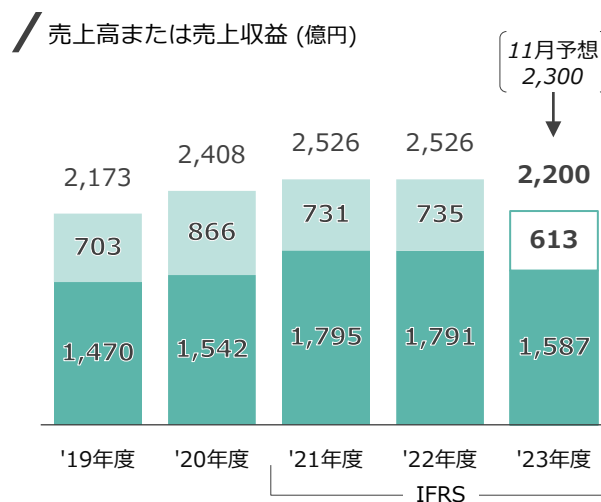
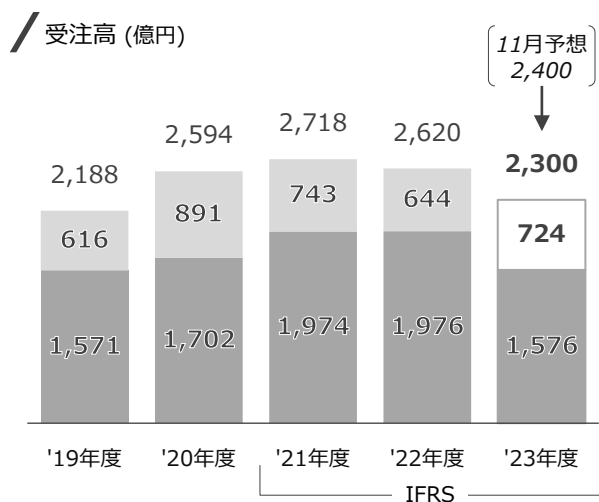
事業利益 減収や操業低下などにより減益
 ▲118 億円

2023年度予想（従来予想比）

受注高 ▲100 億円
 各種ロボットの減少により、見通しを引き下げ

売上収益 同上
 ▲100 億円

事業利益 減収などにより、見通しを引き下げ
 ▲40 億円



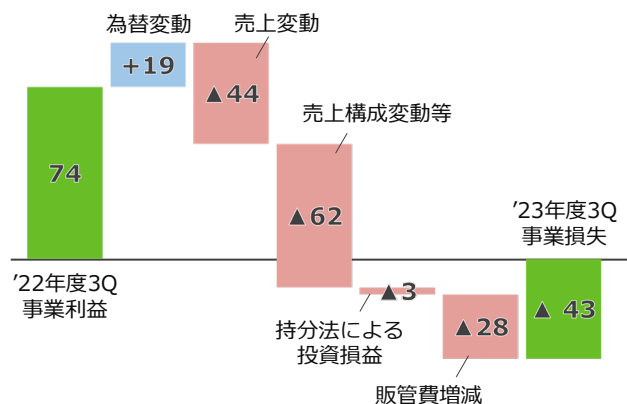
(注) グラフは濃色部が3Q累計、淡色部が4Qを表します

3 セグメント別詳細情報 - 精密機械・ロボット

(単位：億円)

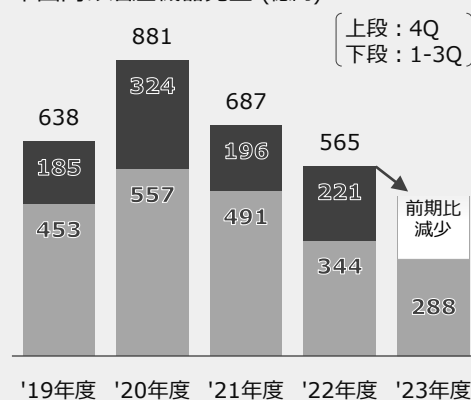
	'22年度	'23年度		'22年度	'23年度予想				
	3Q実績	3Q実績	前年同期比	通期	従来予想	修正予想	前期比	従来予想比	4Q予想
受注高	1,976	1,576	▲ 399	2,620	2,400	2,300	▲ 320	▲ 100	724
うち 油圧機器	1,181	1,018	▲ 163	1,546	1,400	1,400	▲ 146	-	382
ロボット	794	557	▲ 236	1,074	1,000	900	▲ 174	▲ 100	343
売上収益	1,791	1,587	▲ 204	2,526	2,300	2,200	▲ 326	▲ 100	613
うち 油圧機器	1,080	1,031	▲ 49	1,530	1,400	1,400	▲ 130	-	369
ロボット	711	555	▲ 155	996	900	800	▲ 196	▲ 100	245
事業損益	74	▲ 43	▲ 118	87	30	▲ 10	▲ 97	▲ 40	33
[利益率]	[4.2%]	[▲ 2.8%]	[▲ 6.9pt]	[3.5%]	[1.3%]	[▲ 0.5%]	[▲ 3.9pt]	[▲ 1.8pt]	[5.4%]
うち 持分法投資損益	▲ 17	▲ 21	▲ 3	▲ 27	▲ 20	▲ 20	+ 7	-	1

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)

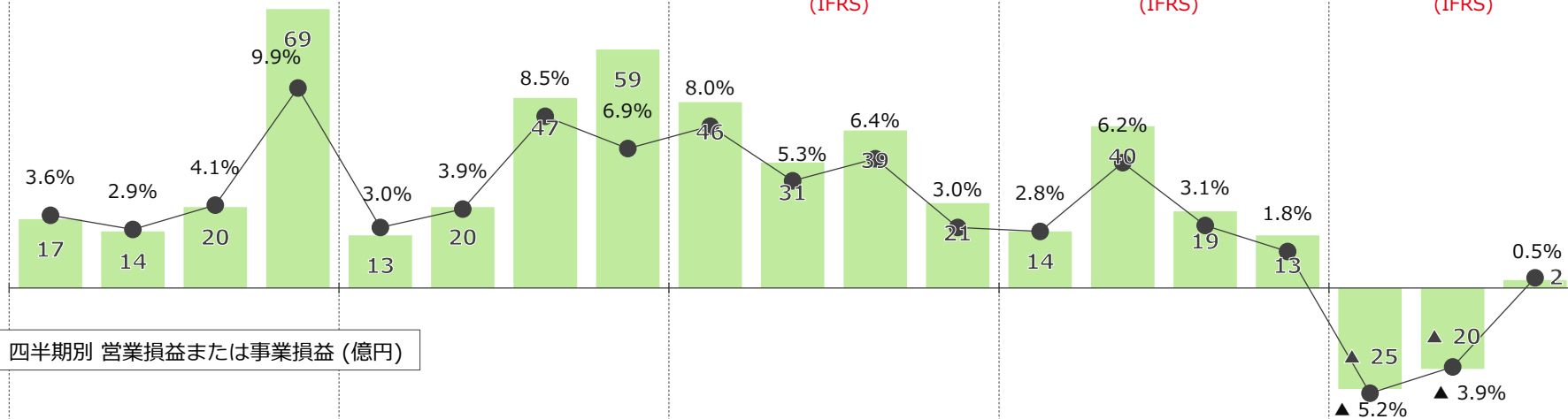
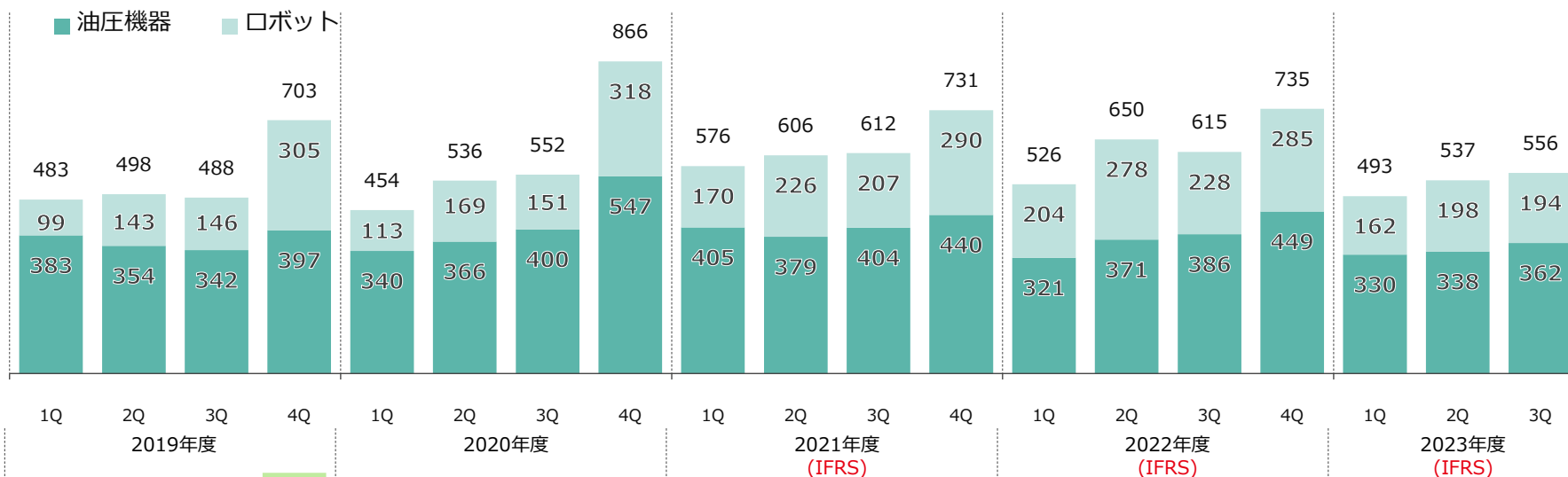
	上段：3Q		増減
	'22年度	'23年度	
車体組立・塗装	221	221	+ 0
半導体	345	(予) 390	+ 45
一般産機・その他	327	185	▲ 141
	437	(予) 265	▲ 172
合計	790	608	▲ 181
	1,106	(予) 965	▲ 141

※ 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)

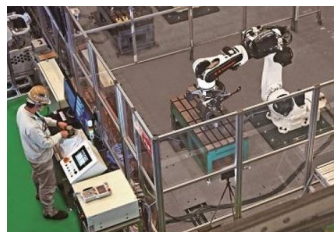
事業環境・受注動向

- 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
中国の景気低迷に伴い在庫調整が長期化しているものの、人件費上昇や労働力不足を背景として自動化需要は潜在的に高まっている
 - 半導体製造装置向けロボット
半導体市況の低迷によって一時的に需要が減退していたものの、足元では底打ち傾向がみられ、2024年度からの需要回復を見込む
 - 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」
- 

 融合 → **大幅な省エネ化**

 水素ステーション (イメージ)
- ✓ **「安全安心リモート社会」に向けた取り組み**
 - 遠隔操作グラインダーロボットシステム「Successor-G®」を(株)村瀬鉄工所(函館市)に納入
 - 遠隔操作で、研削やバリ取りが可能
 - 「安全安心リモート社会」の実現に向け 当社技術を結集・融合
 - ロボット技術
 - ES&Mカンパニーのノウハウ
 - 技術開発本部のソフトウェア
- 

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3Q実績（前年同期比）

売上収益 ▲93 億円
 米国向け四輪車や欧州向け二輪車が増加したものの、新興国向け二輪車や汎用エンジンが減少したことなどにより減収

事業利益 ▲217 億円
 減収に加え、販売促進費や固定費の増加、米国向け四輪車に係るリコール関連費用※の計上などにより減益

※ オフロード四輪車の一部機種におけるリコールに関し、米国消費者製品安全委員会から制裁金を課す旨の通知を受領したものの

2023年度予想（従来予想比）

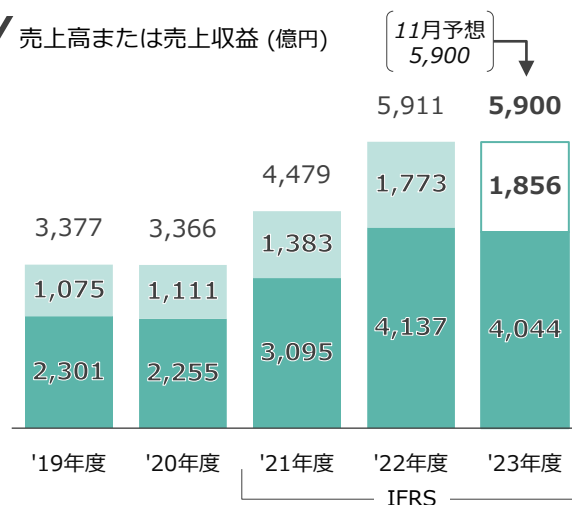
売上収益 ±0 億円
 為替が円安で推移した影響等はあるものの、汎用エンジンの減少や北米向け四輪車・PWCの減少により、見通しを据え置き

事業利益 ▲30 億円
 米国向け四輪車に係るリコール関連費用※の計上などにより、見通しを引き下げ

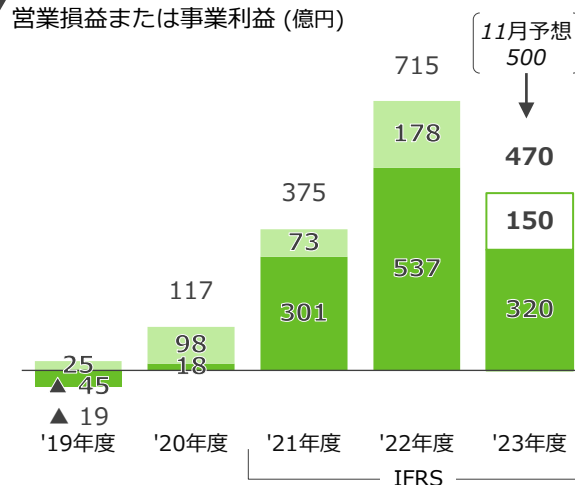
受注高（億円）

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）



(注) グラフは濃色部が3Q累計、淡色部が4Qを表します

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				
	3Q実績	3Q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	4Q予想
売上収益	4,137	4,044	▲ 93	5,911	5,900	5,900	▲ 11	-	1,856
うち 先進国二輪車	1,395	1,359	▲ 35	2,112	2,100	2,210	+ 98	+ 110	851
新興国二輪車	859	737	▲ 121	1,158	1,000	1,050	▲ 108	+ 50	313
四輪車・PWC	1,128	1,299	+ 171	1,604	1,850	1,790	+ 186	▲ 60	491
汎用エンジン	754	646	▲ 108	1,035	950	850	▲ 185	▲ 100	204
事業利益	537	320	▲ 217	715	500	470	▲ 245	▲ 30	150
	[利益率] [13.0%]	[7.9%]	[▲ 5.0pt]	[12.1%]	[8.5%]	[8.0%]	[▲ 4.1pt]	[▲ 0.4pt]	[8.1%]

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3Q	'23年度3Q	増減
日本	20	23	+ 3
米国	81	53	▲ 28
カナダ	8	5	▲ 2
欧州	38	42	+ 4
豪州	8	6	▲ 2
先進国計	157	131	▲ 26

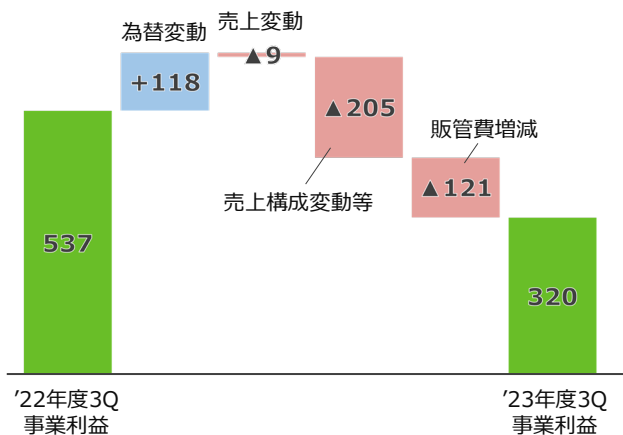
新興国（単位：千台）

	'22年度3Q	'23年度3Q	増減
ブラジル	7	6	▲ 1
タイ	2	1	▲ 0
フィリピン	158	103	▲ 55
インドネシア	33	21	▲ 11
中国	20	16	▲ 3
その他	15	11	▲ 4
新興国計	238	161	▲ 76

四輪車・PWCの販売台数（卸売）は、'22年度3Qは61千台、'23年度3Qは63千台

'23年度通期の販売台数計画：先進国二輪 215千台、新興国二輪 245千台、四輪・PWC 90千台

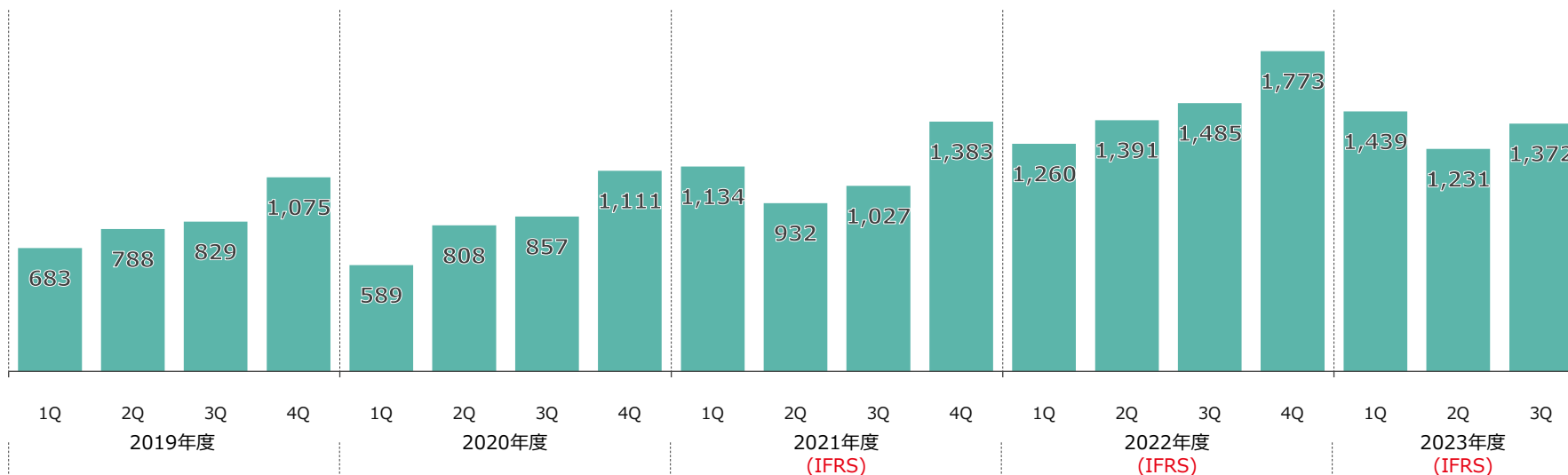
事業利益増減要因（億円）



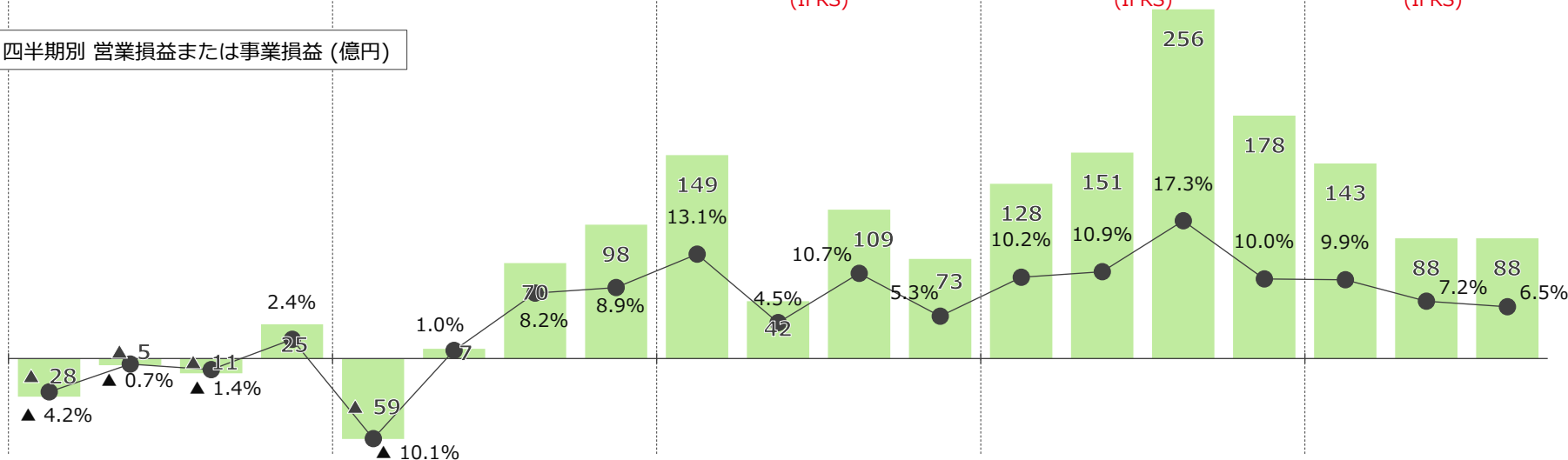
3

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（二輪）
 - 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
- 米国（四輪）
 - コロナ特需の反動で一時的に減少傾向がみられたものの、足元では回復基調に戻りつつあり、引き続き市場成長を見込む
 - ユーティリティモデルが堅調な一方、レクリエーションモデルは軟調に推移
- 欧州
 - 小売市場はコロナ禍を上回る水準まで回復
 - 当社の供給力の回復に伴い、シェアも回復傾向
- 東南アジア
 - 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
 - 電動化に加え、あらゆる選択肢を通じて、カーボンニュートラル社会の実現に貢献
- ✓ **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



車体、エンジンともに新設計の RIDGE/RIDGE XR シリーズ



世界初※のストロングハイブリッドモーターサイクル
Ninja 7 Hybrid / Z7 Hybrid

※当社調べ

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

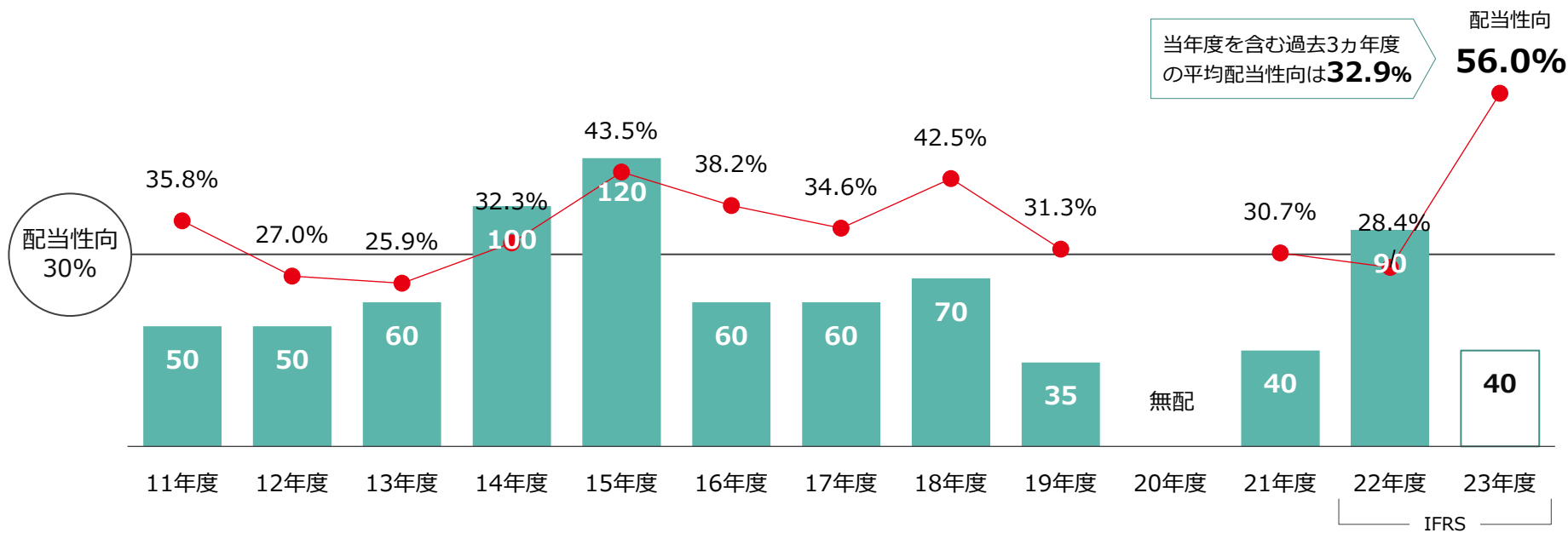
2 安定的な配当

将来の業績見通し
FCFやD/Eレシオ等の
財務状況

2023年度配当

通期の親会社の所有者に帰属する当期利益は11月公表値から据え置きの120億円（期初予想からは350億円の下方修正）

1株当たり年間配当 **40円** 計画を据え置く
（中間配当 20円、期末配当20円）



4 プロジェクトトピックス

✓ HySE^{※1}の水素燃料エンジン車が『ダカール2024』に出場



- 2024年1月 サウジアラビアで開催された『ダカール2024 (カテゴリーMission1000)』で4位^{※2}
- 過酷な環境条件下で課題を抽出し、水素エンジンの基盤技術構築を加速

実際のレース映像など

Mission 1000 Highlights - Stage 3 - #Dakar2024



Dakar公式YouTubeチャンネルより
<https://www.youtube.com/watch?v=B9TvaeM1omY&list=PLSmCFH46WIXZqz3CZBO3vV-y-2muppm&index=21>

※1 水素小型モビリティ・エンジン研究組合 HySE (Hydrogen Small mobility & Engine technology)
カワサキモーターズは正組合員として、川崎重工は特別組合員としてHySEに参加しています

※2 カテゴリーMission1000には10チームが参加



関係リリースのURL

https://www.khi.co.jp/pressrelease/news_231018-1.pdf

https://www.khi.co.jp/pressrelease/news_230517-1.pdf



4 プロジェクトトピックス

✓ 当社製の水素ガスタービンが 日刊工業新聞社 十大新製品賞 増田賞を受賞

- 1.8MW級のドライ・水素専焼型のガスタービン「PUC17MMX」が、第66回十大新製品賞において最上位の「増田賞」を受賞
- **世界初**となる**ドライ方式**^{※1}での**水素専焼が可能な燃焼器**^{※2}を搭載したガスタービンの製品化を通じて、CO₂排出量の削減に大きく貢献できる点が高く評価された

※1 水噴射（あるいは蒸気噴射）を行わずNOx低減をする燃焼方法
※2 本燃焼器は、NEDOの助成事業において開発した技術を活用しています



◀贈賞の様子
写真提供：
日刊工業新聞社

当社代表取締役
副社長執行役員
山本 克也

日刊工業新聞社
代表取締役社長
井水 治博 氏

十大新製品賞とは??

日刊工業新聞社が主催し、その年に開発、
実用化した、モノづくりの発展や日本の国
際競争力強化に役立つ製品が表彰されます

日刊工業新聞社 第66回「十大新製品賞」について
<https://corp.nikkan.co.jp/p/honoring/jyudai-shinseihinshou>



PUC17MMXの

どこがスゴい??

マイクロミックス燃焼^{※3}と**追焚き燃焼**^{※4}
を組み合わせた**独自の燃焼方式**により、
水素燃焼時の課題をクリア!!

水素燃焼時の
課題とは??

水素は天然ガスに比べて燃焼速度が速く、
燃焼温度が高いという特性を持つため、
NOx排出量の増加や燃焼器部品の過熱などが課題

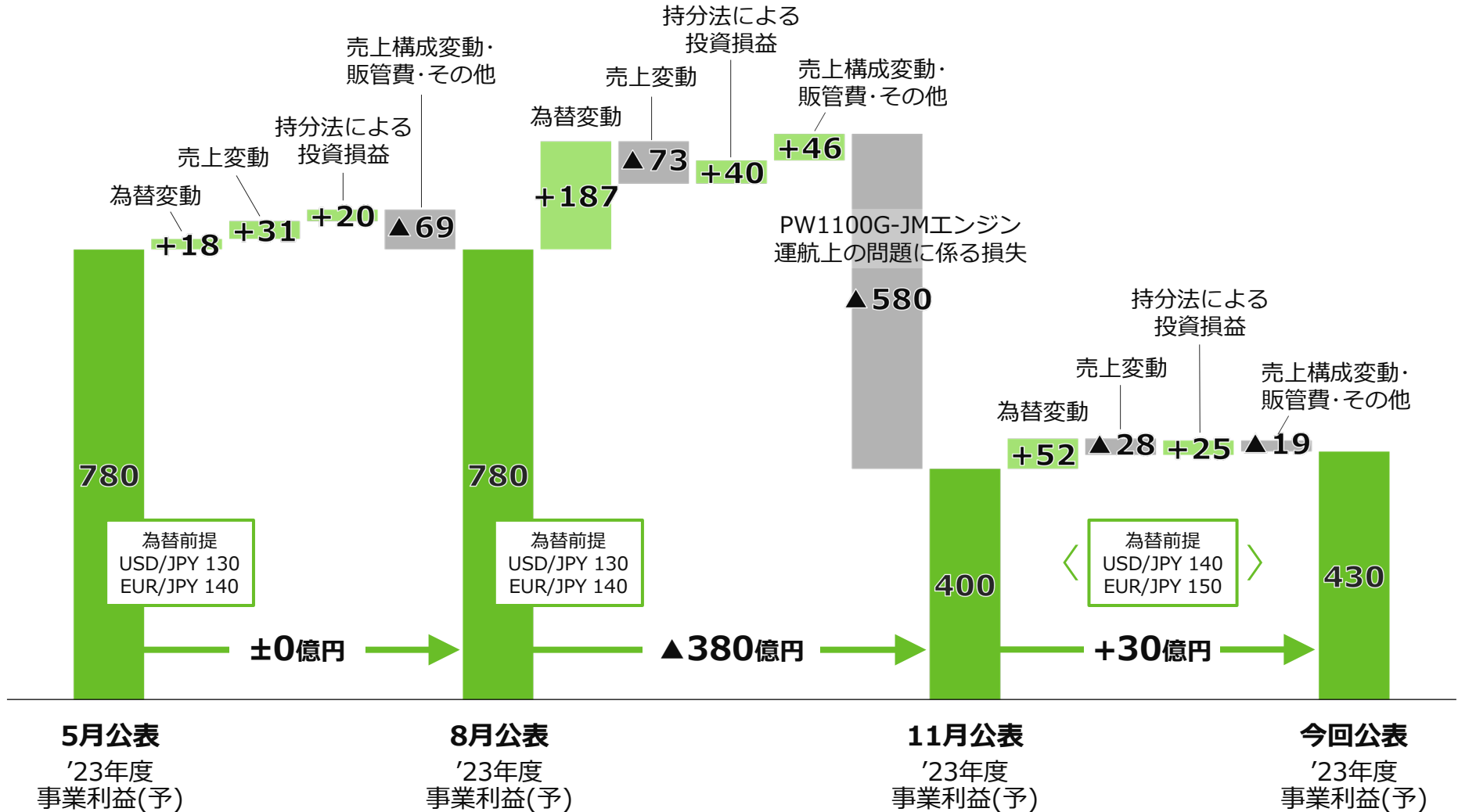
※3 小さな噴射孔から燃料を小分けに噴射し、多数の微小火炎
にて燃料を燃焼させる当社独自の燃焼方式

※4 マイクロミックス燃焼の下流に追焚き燃焼を組み合わせた
当社独自の方式

当社プレスリリースのURL
https://www.khi.co.jp/news/detail/20240125_2.html



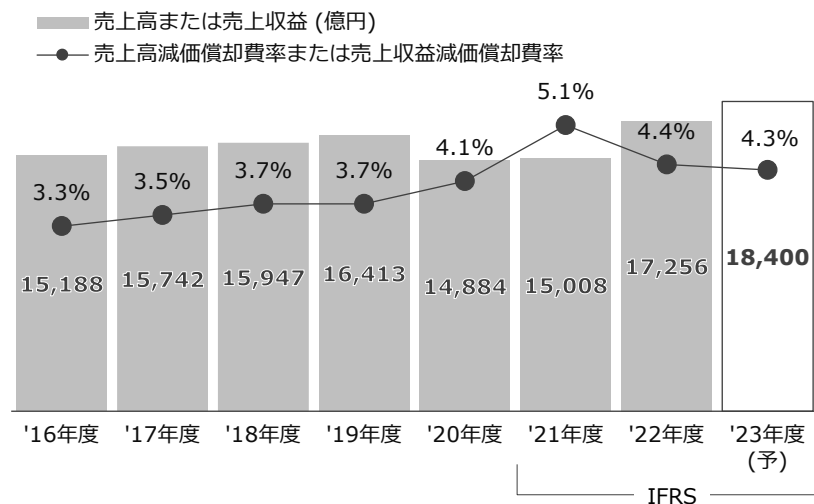
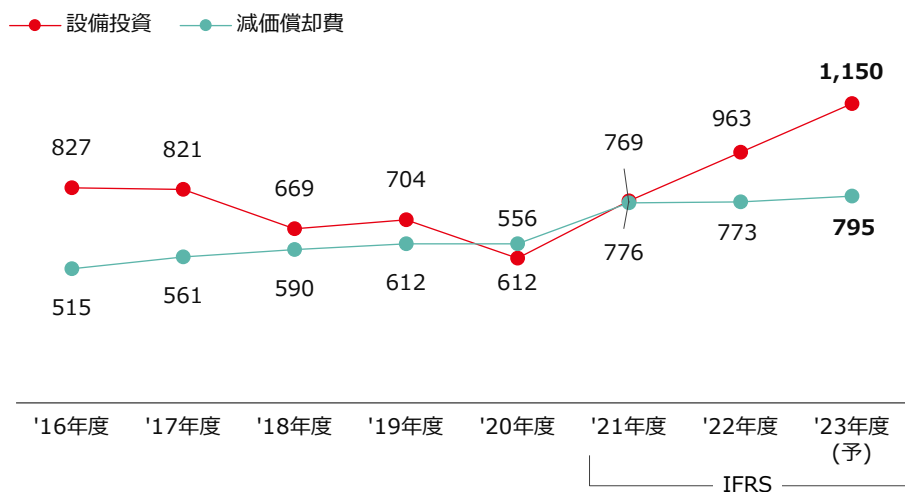
参考情報 - 事業損益増減要因 (2023年度見通し)



(注) 増減要因の各数値は当社が一定の基準を定めて算出した概算値です。為替変動影響は、USDとEURを対象として算出しており、粗利益への影響額を示しています。その他通貨の変動影響は「売上構成変動・販管費・その他」に含まれています

(単位：億円、名)

	'22年度	'23年度		'22年度	'23年度	
	3Q実績	3Q実績	前年同期比		通期	予想
設備投資	613	917	+ 303	963	1,150	+ 187
減価償却費	558	610	+ 52	773	795	+ 22
研究開発費	338	366	+ 27	507	550	+ 43
従業員数(期末)				38,254	40,070	+ 1,816
うち国内				27,583	28,670	+ 1,087
うち海外				10,671	11,400	+ 729



● 四半期別受注高推移 (億円)

	2021年度				2022年度				2023年度		
	1Q	2Q	3Q	4Q	1Q	2Q	3Q	4Q	1Q	2Q	3Q
航空宇宙システム	374	598	636	2,224	604	651	751	1,447	1,187	744	1,392
航空宇宙	275	528	539	1,951	459	464	480	1,134	1,044	980	1,080
航空エンジン	98	69	96	272	144	187	270	313	142	▲ 236	312
車両	93	138	190	292	117	276	2,550	188	164	136	117
イレキターリユーション&マリ	609	1,033	890	903	1,245	1,138	634	1,371	1,023	1,160	628
エネルギー・プラント・船用推進	555	815	558	796	943	966	449	566	947	932	582
船舶海洋	53	217	331	106	301	172	184	805	75	227	45
精密機械・ロボット	651	629	693	743	679	715	580	644	540	490	546
油圧機器	411	372	461	471	376	431	374	364	366	309	343
ロボット	240	256	232	272	303	284	206	279	173	181	202
パワースポーツ&エンジン	1,135	932	1,027	1,383	1,260	1,391	1,485	1,773	1,439	1,231	1,372
その他	178	221	230	209	213	371	96	183	217	270	235
合計	3,042	3,553	3,668	5,757	4,120	4,545	6,099	5,609	4,573	4,034	4,292

● 受注残高 (億円)

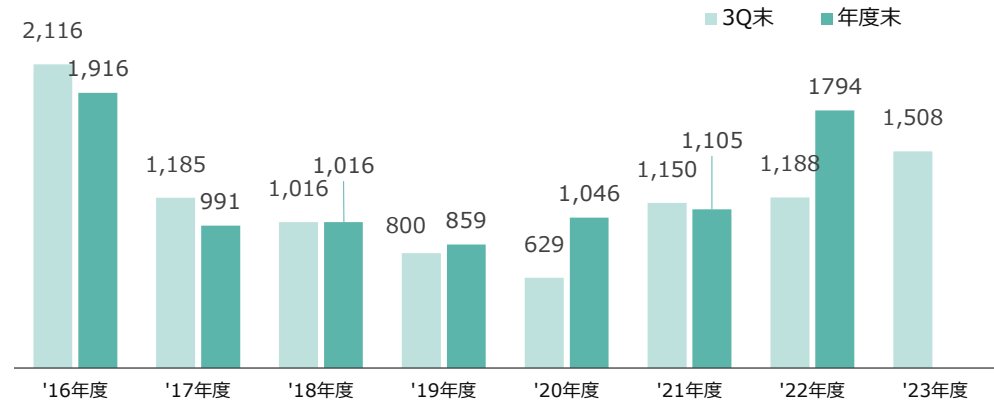
	'22年度3Q末	'23年度3Q末	
	実績	実績	増減
航空宇宙システム	6,005	8,463	+ 2,457
車両	5,902	4,900	▲ 1,001
工機・ソリューション&マリ	5,966	6,820	+ 853
精密機械・ロボット	1,068	971	▲ 97
パワー・スポーツ&エンジン	-	-	-
その他	358	400	+ 41
合計	19,301	21,555	+ 2,254

● 地域別売上収益 (億円)

	'22年度3Q	'23年度3Q	
	実績	実績	増減
日本	4,670	4,827	+ 157
米国	3,466	3,636	+ 170
欧州	1,018	1,191	+ 173
アジア	1,977	1,817	▲ 160
その他	829	816	▲ 12
合計	11,963	12,290	+ 327

※ 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

● 船舶海洋 受注残高の推移 (億円)



● 船種別受注実績および完工年度 (隻)

	受注 '23年度 3Q 実績	完工年度				受注残
		'23年度 3Q 実績	'23年度 4Q~ 実績	'24年度 予定	'25年度~ 予定	
LPG運搬船	1	3	1	3	6	10
潜水艦				1	1	2
その他						
合計	1	※1 3	1	4	7	※2 12

※1 '23年度3Q完工隻数の総トン数：151,200GT

※2 受注残隻数の総トン数：504,000GT (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 3Q実績	'23年度	
		3Q実績	4Q予想
航空宇宙システム	3.9	3.5	0.4
車両	0.5	1.7	▲ 0.5
エネルギーソリューション&マリ	1.9	2.2	0.3
精密機械・ホット	1.8	0.9	0.2
パワースポーツ&エンジン	5.9	4.1	2.1
合計	14.0	12.4	2.5

※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

(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

● 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3Q実績	3.8
'23年度4Q予想	2.1

※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3Q実績	155.76
'23年度4Q予想	150.00

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”