

2023年度 (2024年3月期) 決算説明資料 (IFRS)

IHI

2024年5月8日

株式会社 IHI



1. 2023年度 連結決算

サマリー.....	4
ハイライト.....	5
実績概要.....	6
営業利益増減要因.....	7
連結財政状態計算書.....	8
キャッシュ・フローの状況.....	9

2. 2024年度 連結業績見通し

ハイライト.....	11
通期業績見通し.....	12
営業利益増減要因.....	13
報告セグメント別内訳.....	14
民間向け航空エンジンの状況.....	15

3. Appendix..... 16

※各項目の金額は億円未満を切り捨てて表示しています。

2023年度連結決算



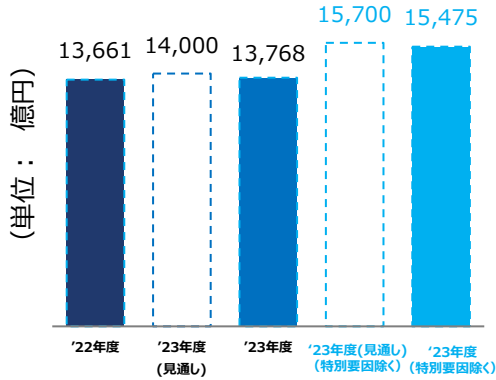
2023年度連結決算 サマリー

※青文字特別要因除く

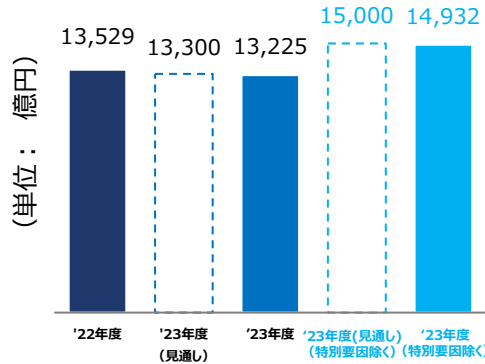
IHI

受注高

見通し：2月9日公表の業績予想数値



売上収益



収益性関連指標

営業利益
▲701億円
(YoY ▲1,521億円)
1,042億円
(YoY +222億円)

営業利益率
▲5.3%
(YoY ▲11.4%pts)
7.0%
(YoY +0.9%pts)

EBITDA
6億円
(YoY ▲1,505億円)
1,750億円
(YoY +239億円)

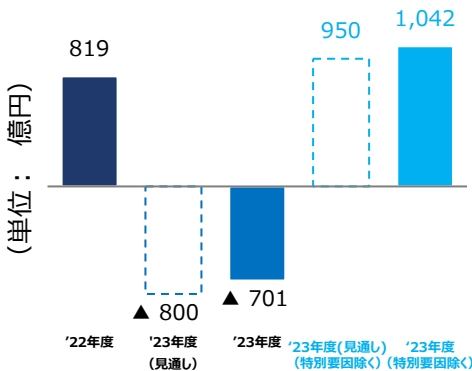
営業CF
621億円
(YoY +80億円)

ROIC
▲4.9%
(YoY ▲11.2%pts)

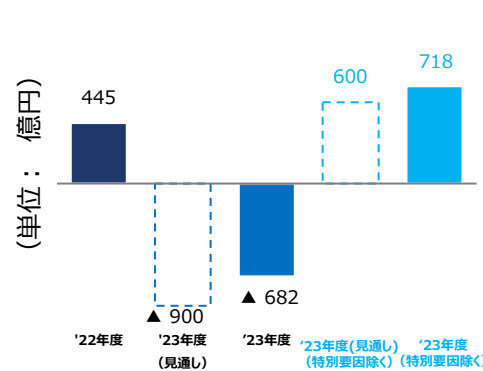
ROE
▲16.9%
(YoY ▲27.9%pts)

特別要因 (2Q以降の動きは為替のみ)
PW1100G影響額 受注高/売上収益▲1,559億円, 営業利益▲1,597億円
E&C和解影響額 受注高/売上収益/営業利益▲146億円

営業利益



親会社の所有者に帰属する当期利益



財務健全性指標

CCC
107日
(YoY ▲13日)
132日
(YoY +12日)

有利子負債
5,743億円
(YoY +548億円)

D/Eレシオ
1.43
(YoY +0.29pts)

**親会社所有者帰属
持分比率**
17.9%
(YoY ▲4.3%pts)

特別要因を除けば、「グループ経営方針2023」初年度として順調に利益を積み上げ

(主なポイント)

特別要因	<ul style="list-style-type: none">出荷済みのPW1100G-JMエンジン追加検査プログラムについては、見積り計上した費用の前提条件に変更なし（為替による変動のみ反映）
受注高	<ul style="list-style-type: none">民間向け航空エンジンでの航空旅客需要の回復、防衛事業の需要拡大により増加（防衛事業は過去最高の受注高）カーボンソリューションで、前期大型案件受注の反動により減少
売上収益	<ul style="list-style-type: none">民間向け航空エンジンでの、航空旅客需要の回復に伴う新製エンジン・スペアパーツ販売増ライフサイクルビジネス（LCB）拡大に向けた取り組み成果の実現
営業利益	<ul style="list-style-type: none">民間向け航空エンジンで、スペアパーツ販売が順調に拡大LCB拡大が収益改善に大きく貢献不動産（東名綾瀬）売却実施により財務基盤回復に寄与車両過給機において、事業構造改革に係る費用を計上
営業キャッシュ・フロー	<ul style="list-style-type: none">入金促進等により、前年度を上回る営業キャッシュ・フローを確保PW1100G-JMエンジン関連のキャッシュへの影響は、2024年度以降に発生

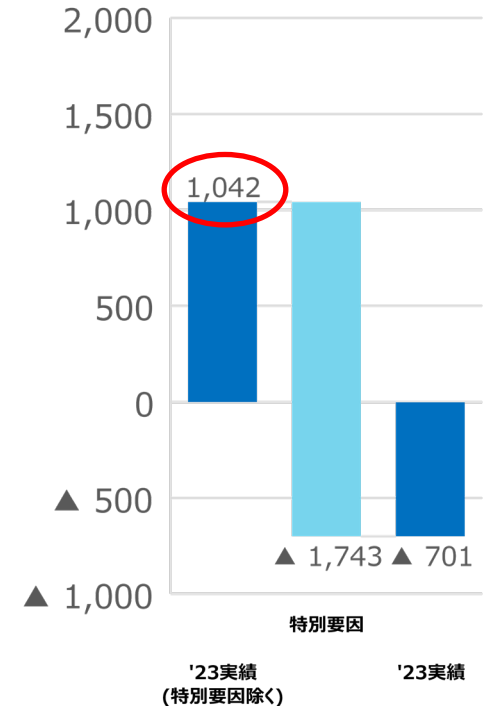
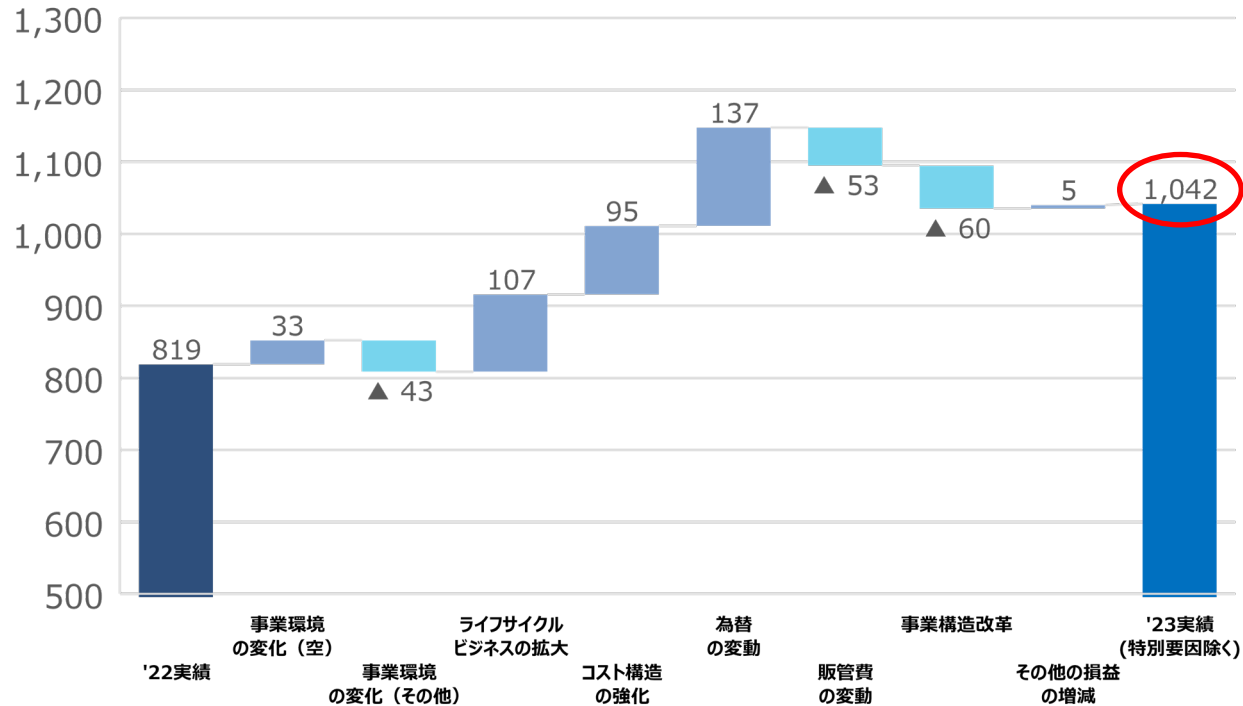
2023年度連結決算 実績概要

(単位：億円)		'22年度	'23年度	増減		特別要因	'23年度 (特別要因除く)
受注高		13,661	13,768	(0.8%)	106	▲1,706	15,475
売上収益		13,529	13,225	(▲2.2%)	▲303	▲1,706	14,932
営業利益 (率)		(6.1%) 819	(▲5.3%) ▲701	-	▲1,521	▲1,743	(7.0%) 1,042
金融損益等	為替差損益	▲57	11		69	-	11
	持分法による投資損益	▲83	7		91	-	7
	その他の金融損益	▲29	▲41		▲11	-	▲41
	合計	▲171	▲21		149	-	▲21
税引前当期利益 (率)		(4.8%) 648	(▲5.5%) ▲722	-	▲1,371	▲1,743	(6.8%) 1,021
親会社の所有者に帰属する当期利益 (率)		(3.3%) 445	(▲5.2%) ▲682	-	▲1,127	▲1,400	(4.8%) 718
EBITDA (率)		(11.2%) 1,511	(0.0%) 6	-	▲1,505	-	(11.7%) 1,750
ROIC		6.3%	▲4.9%		▲11.2%	-	-
ROE		11.0%	▲16.9%		▲27.9%	-	-
売上平均レート (USD/円)		134.32	145.27		10.95	-	-
期末日レート (USD/円)		133.41	151.26		17.85	-	-

2023年度連結決算 営業利益増減要因

民間向け航空エンジンの成長，ライフサイクルビジネスの拡大，コスト構造の強化等により，特別要因を除くと，実質増益

(単位：億円)



<主な変動要因>

- 事業環境の変化：民間向け航空エンジンにおいて航空旅客需要の回復に伴い，スペアパーツ販売が増加する一方で，カーボンソリューションの大型案件が減少
- LCB拡大：カーボンソリューションを中心に増益
- コスト構造の強化：民間向け航空エンジンや，カーボンソリューションでの原価低減等により，増益
- 事業構造改革：車両過給機で，固定資産減損を含めた事業構造改革に係る費用を計上

2023年度連結決算 連結財政状態計算書

'22年度末

'23年度末

(単位：億円)

資産合計：19,419億円
D/Eレシオ1.14倍
親会社所有者帰属持分比率22.2%

資産合計：20,978億円 (+1,558億円)
D/Eレシオ1.43倍 (+0.29倍)
親会社所有者帰属持分比率17.9% (▲4.3%)



<主な変動要因>

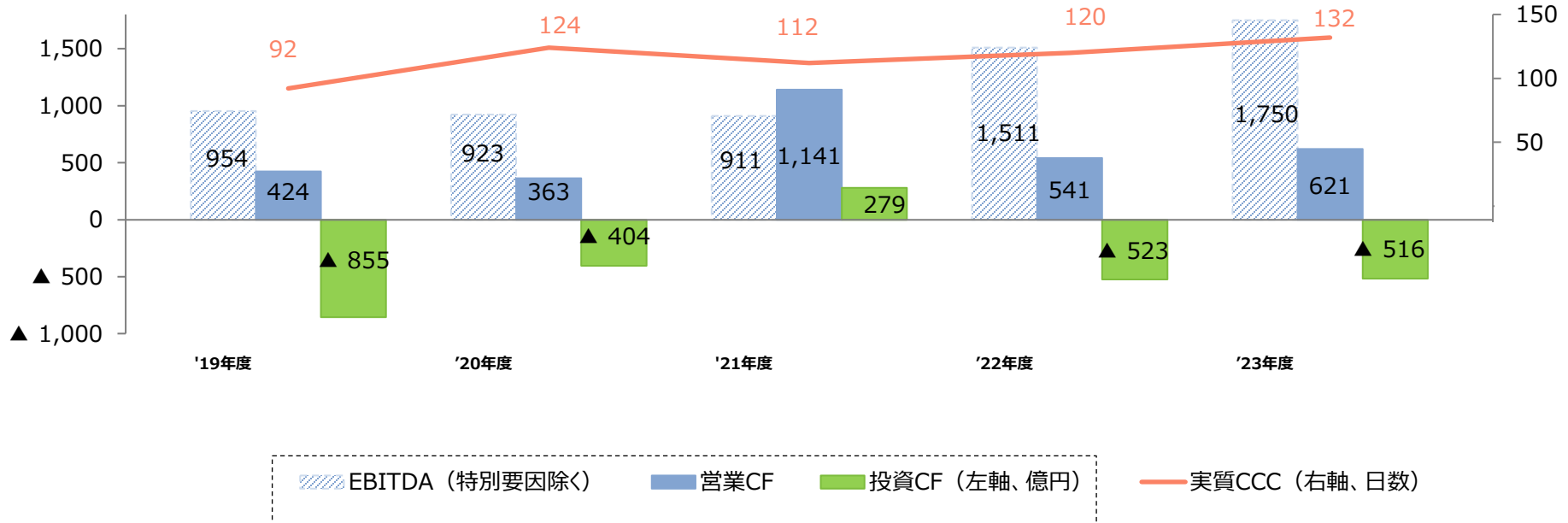
- 資産：売上債権，棚卸資産が増加
(民間向け航空エンジンの増産，不安定なサプライチェーンへの対応による運転資本増加)
- 負債：返金負債がPW1100G-JMエンジン追加検査プログラムの影響により増加
運転資本増により有利子負債が増加し，D/Eレシオが悪化
- 資本：当期損失の影響により，親会社所有者帰属持分比率が悪化

2023年度連結決算 キャッシュ・フローの状況

CF/ CCC の推移

(単位：億円)

(単位：日)



<主な変動要因>

- 営業CF：EBITDAは着実に増加しており、稼ぐ力の強化が進んでいる
一方で、棚卸資産増加等により運転資本の負担が増大
- 投資CF：計画的に資産売却を進めつつも、「グループ経営方針2023」に沿った重点的な投資を実行
- CCC：特別要因を除くと132日となり、悪化
⇒運転資本の管理を一層強化していく

2024年度連結業績見通し



2024年度連結業績見通し ハイライト

各事業とも堅調に推移し、「グループ経営方針2023」達成を視野に

(主なポイント) ※特別要因除く

受注高	<ul style="list-style-type: none">防衛事業の受注は引続き堅調，更なる拡大を見込む民間向け航空エンジンは新製エンジン・スペアパーツともに拡大ライフサイクルビジネスは，引続き拡大
売上収益	<ul style="list-style-type: none">防衛事業は順調に拡大，民間向け航空エンジンも新製エンジン・スペアパーツともに堅調ライフサイクルビジネスは，カーボンソリューション・原子力等で端境期にあたるが，全社では高水準を維持
営業利益	<ul style="list-style-type: none">防衛事業・民間向け航空エンジンが引続き成長し，収益をけん引中核事業では販価改善や原価低減等の効果により収益を回復持続的な高成長を実現する事業体への変革に向け，事業構造改革費用を織込み不動産（豊洲）売却を予定，財務基盤の早期回復に向けた取組みを加速
営業キャッシュ・フロー	<ul style="list-style-type: none">全社を挙げて売上債権や棚卸資産等，運転資本の削減に向けた取組みを強化2024年度よりPW1100G – JMエンジン追加検査プログラムにかかる支出が見込まれる中でも，前年度を超える水準を確保

2024年度連結業績見通し

通期業績見通し

(単位：億円)	'23年度	'24年度	増減
受注高	13,768	17,200 (24.9%)	3,431
売上収益	13,225	16,000 (21.0%)	2,774
営業利益 (率)	(▲5.3%) ▲701	(6.9%) 1,100	– 1,801
税引前当期利益 (率)	(▲5.5%) ▲722	(6.3%) 1,000	– 1,722
親会社の所有者に帰属する当期利益 (率)	(▲5.2%) ▲682	(3.8%) 600	– 1,282
配当 (年間 (中間/期末))	100円/株 (50円/50円)	100円/株 (50円/50円)	-
EBITDA (率)	(0.0%) 6	(11.3%) 1,800	– 1,794
ROIC	▲4.9%	8.3%	13.2%
ROE	▲16.9%	15.5%	32.4%
前提為替レート (USD/円)	145.27	140.00	▲5.27

(参考) 為替感応度 (為替相場の1円変動による, 営業利益への影響額) :米ドル14億円
(PW1100G-JMエンジン追加検査プログラムの影響額を除く)

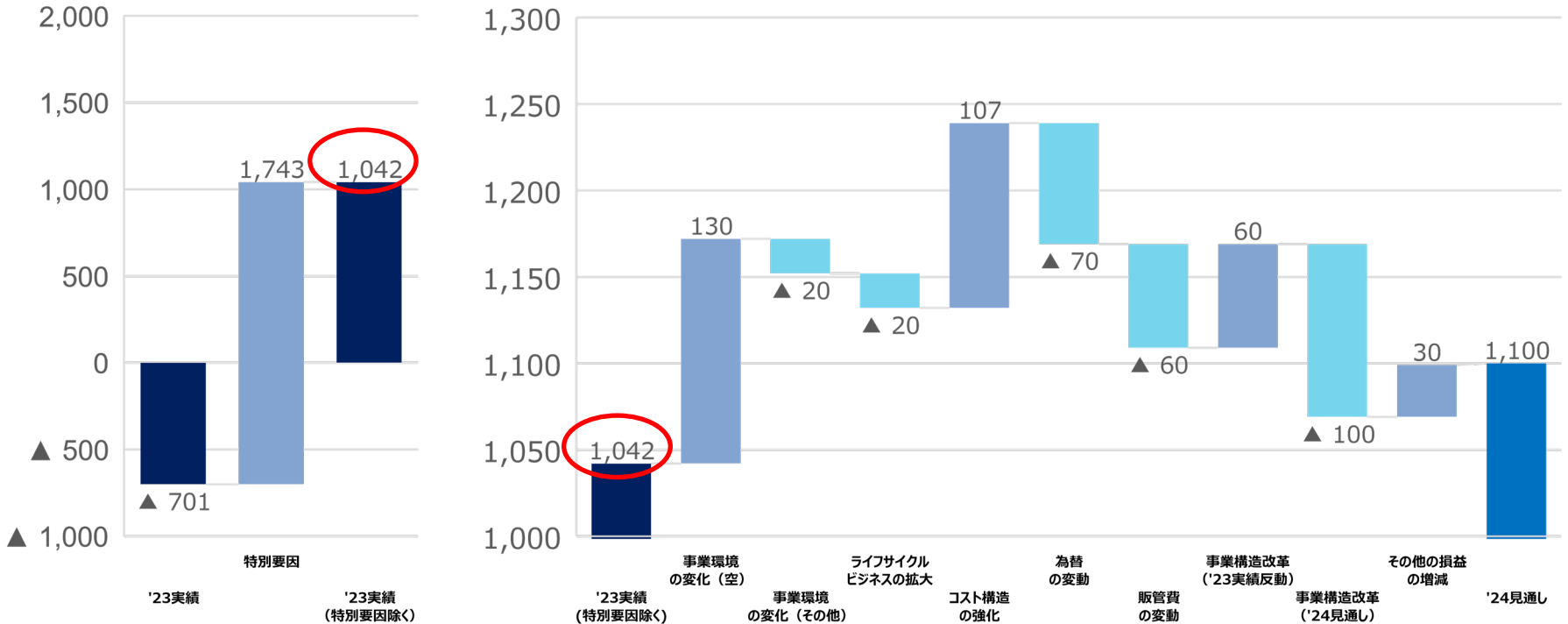
(単位：億円)	'23年度	'24年度	増減
営業キャッシュ・フロー	621	750	128
投資キャッシュ・フロー	▲516	▲900	▲383
フリーキャッシュ・フロー	104	▲150	▲254

2024年度連結業績見通し

営業利益増減要因

航空旅客需要の回復，防衛事業の需要拡大に伴い，1,100億円の過去最高益を見込む。

(単位：億円)



- 事業環境の変化：航空・宇宙・防衛において，航空旅客需要の回復，防衛事業の需要拡大で増益
- ライフサイクルビジネス拡大：2024年度は減益となるが，2025年度以降は再び拡大を見込む
- コスト構造の強化：収益性向上に向けた各種施策（販価改善，原価低減等）により，増益
- 事業構造改革：持続的な高成長を実現する事業体への変革に向け，事業構造改革費用を見込む
- その他損益増減：不動産（豊洲）の持分売却を予定（2022年3月に開示済）

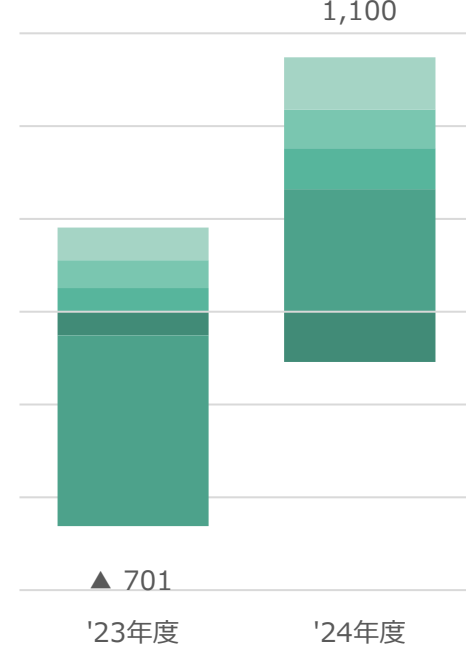
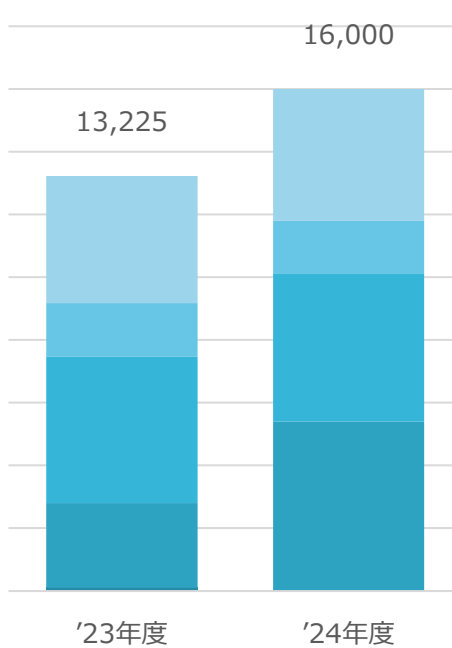
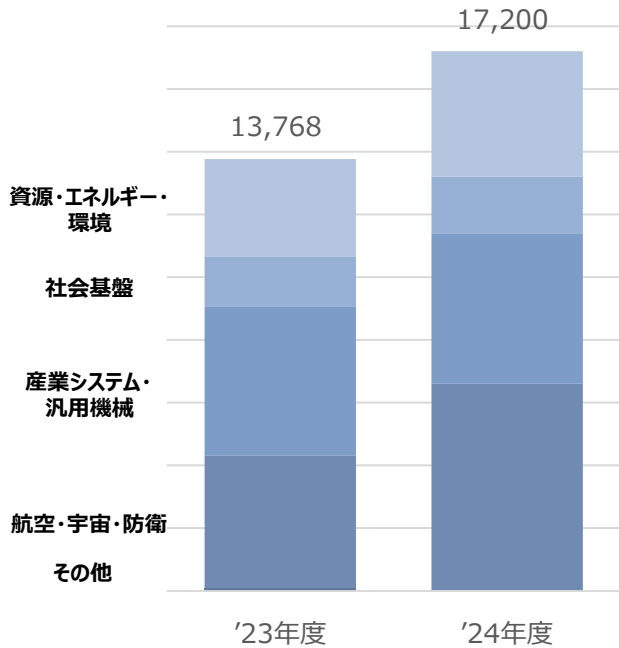
2024年度連結業績見通し 報告セグメント別内訳

(単位：億円)

受注高

売上収益

営業利益



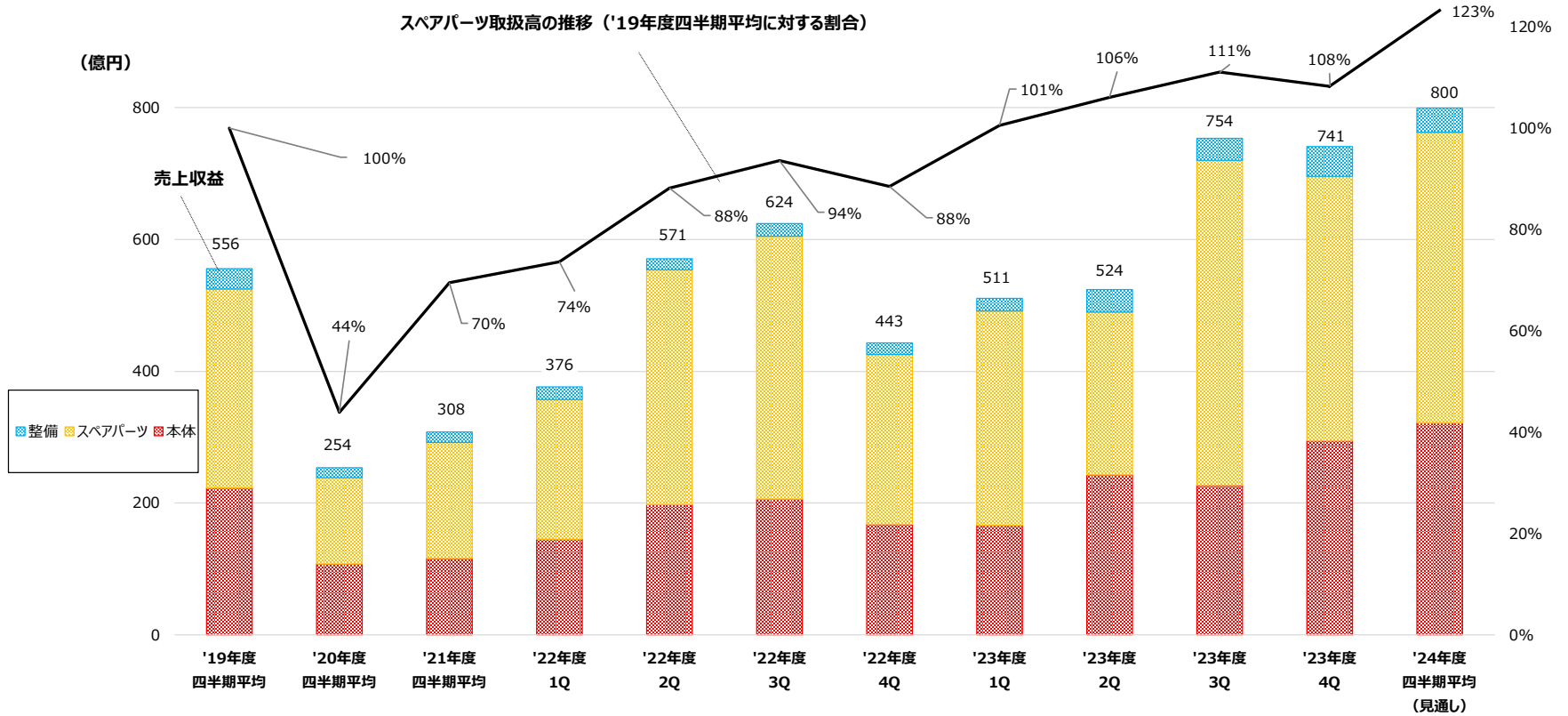
	受注高	
	'23年度	'24年度
エネ	3,101	4,000
社基	1,593	1,800
産汎	4,748	4,800
空	4,237	6,600
その他	87	0
合計	13,768	17,200

	売上収益	
	'23年度	'24年度
エネ	4,049	4,200
社基	1,709	1,700
産汎	4,661	4,700
空	2,704	5,400
その他	100	0
合計	13,225	16,000

	営業利益	
	'23年度	'24年度
エネ	177	280
社基	150	210
産汎	127	220
空	▲1,028	660
その他	▲127	▲270
合計	▲701	1,100

2024年度連結業績見通し 民間向け航空エンジンの状況

民間向け航空エンジンの売上収益(※)およびスペアパーツ取扱高(USDベース)の推移



'22年度 本体比率は36%，スペアパーツ比率は61%

'23年度 本体比率は37%，スペアパーツ比率は58%

'24年度 本体比率は40%，スペアパーツ比率は55%

(※) 売上収益には、PW1100G影響額を除いた数値を表示。

Appendix

報告セグメント別内訳（2022年度vs2023年度）

(単位：億円)	受注高			売上収益			営業利益		
	'22年度	'23年度	増減	'22年度	'23年度	増減	'22年度	'23年度	増減
資源・エネルギー・環境	3,934	3,101	▲832	3,713	4,049	335	262	177	▲85
社会基盤	1,340	1,593	253	1,710	1,709	▲0	170	150	▲20
産業システム・汎用機械	4,559	4,748	188	4,365	4,661	296	180	127	▲52
航空・宇宙・防衛	3,727	4,237	509	3,641	2,704	▲937	361	▲1,028	▲1,390
報告セグメント合計	13,562	13,681	118	13,431	13,125	▲306	975	▲573	▲1,548
その他	539	584	45	542	560	18	13	44	31
調整額	▲440	▲496	▲56	▲444	▲460	▲15	▲168	▲172	▲3
合計	13,661	13,768	106	13,529	13,225	▲303	819	▲701	▲1,521

報告セグメント別内訳（2022年度vs2023年度） ※特別要因除く

(単位：億円)	受注高			売上収益			営業利益		
	'22年度	'23年度	増減	'22年度	'23年度	増減	'22年度	'23年度	増減
資源・エネルギー・環境	3,934	3,248	▲685	3,713	4,196	482	262	324	61
社会基盤	1,340	1,593	253	1,710	1,709	▲0	170	150	▲20
産業システム・汎用機械	4,559	4,748	188	4,365	4,661	296	180	127	▲52
航空・宇宙・防衛	3,727	5,797	2,069	3,641	4,263	622	361	568	206
報告セグメント合計	13,562	15,387	1,825	13,431	14,831	1,400	975	1,170	194
その他	539	584	45	542	560	18	13	44	31
調整額	▲440	▲496	▲56	▲444	▲460	▲15	▲168	▲172	▲3
合計	13,661	15,475	1,813	13,529	14,932	1,403	819	1,042	222

報告セグメント別営業利益増減要因 (2022年度vs2023年度)

(単位：億円)	事業環境の変化	ライフサイクルビジネスの拡大	コスト構造の強化	為替の変動	販管費の変動	事業構造改革	その他の損益の増減	PW1100G影響額	E&C和解影響額	合計
資源・エネルギー・環境	▲53	81	33	10	▲4		▲5		▲146	▲85
社会基盤	▲30	26	▲18		▲17		19			▲20
産業システム・汎用機械	36		▲7	8	▲14	▲60	▲16			▲52
航空・宇宙・防衛	33		59	120	2		▲8	▲1,597		▲1,390
報告セグメント合計	▲15	107	67	138	▲33	▲60	▲10	▲1,597	▲146	▲1,548
その他	6		21	▲1	▲10		16			31
調整額	▲2		7		▲9					▲3
合計	▲10	107	95	137	▲53	▲60	5	▲1,597	▲146	▲1,521

報告セグメント別・要因別の数値の合計と合計欄の数値は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

販管費の変動とその他の損益の増減では為替の変動などを除いている。

報告セグメント別内訳（2023年度vs2024年度見通し）

(単位：億円)	受注高			売上収益			営業利益		
	'23年度	'24年度	増減	'23年度	'24年度	増減	'23年度	'24年度	増減
資源・エネルギー・環境	3,101	4,000	898	4,049	4,200	150	177	280	102
社会基盤	1,593	1,800	206	1,709	1,700	▲9	150	210	59
産業システム・汎用機械	4,748	4,800	51	4,661	4,700	38	127	220	92
航空・宇宙・防衛	4,237	6,600	2,362	2,704	5,400	2,695	▲1,028	660	1,688
報告セグメント合計	13,681	17,200	3,518	13,125	16,000	2,874	▲573	1,370	1,943
その他	584	500	▲84	560	500	▲60	44	10	▲34
調整額	▲496	▲500	▲3	▲460	▲500	▲39	▲172	▲280	▲107
合計	13,768	17,200	3,431	13,225	16,000	2,774	▲701	1,100	1,801

報告セグメント別内訳（2023年度vs2024年度見通し） ※特別要因除く

(単位：億円)	受注高			売上収益			営業利益		
	'23年度	'24年度	増減	'23年度	'24年度	増減	'23年度	'24年度	増減
資源・エネルギー・環境	3,248	4,000	751	4,196	4,200	3	324	280	▲44
社会基盤	1,593	1,800	206	1,709	1,700	▲9	150	210	59
産業システム・汎用機械	4,748	4,800	51	4,661	4,700	38	127	220	92
航空・宇宙・防衛	5,797	6,600	802	4,263	5,400	1,136	568	660	91
報告セグメント合計	15,387	17,200	1,812	14,831	16,000	1,168	1,170	1,370	199
その他	584	500	▲84	560	500	▲60	44	10	▲34
調整額	▲496	▲500	▲3	▲460	▲500	▲39	▲172	▲280	▲107
合計	15,475	17,200	1,724	14,932	16,000	1,067	1,042	1,100	57

報告セグメント別営業利益増減要因（2023年度vs2024年度見通し）

（単位：億円）	事業環境の変化	ライフサイクルビジネスの拡大	コスト構造の強化	為替の変動	販管費の変動	事業構造改革	その他の損益の増減	前期PW1100G反動	前期E&C和解反動	合計
資源・エネルギー・環境		▲50	6						146	102
社会基盤			29				30			59
産業システム・汎用機械	▲10	30	32		▲20	60				92
航空・宇宙・防衛	130		61	▲70	▲30			1,597		1,688
報告セグメント合計	120	▲20	128	▲70	▲50	60	30	1,597	146	1,941
その他	▲10		▲24							▲34
調整額			3		▲10	▲100				▲107
合計	110	▲20	107	▲70	▲60	▲40	30	1,597	146	1,801

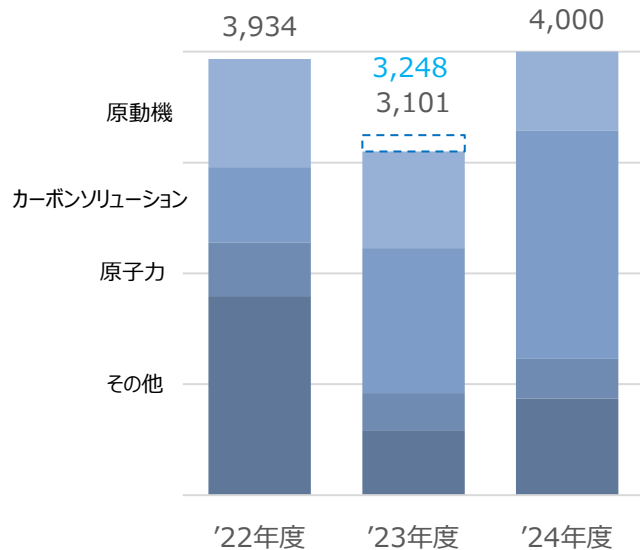
報告セグメント別・要因別の数値の合計と合計欄の数値は四捨五入の関係で一致しない場合がある。

販管費の変動とその他の損益の増減では為替の変動などを除いている。

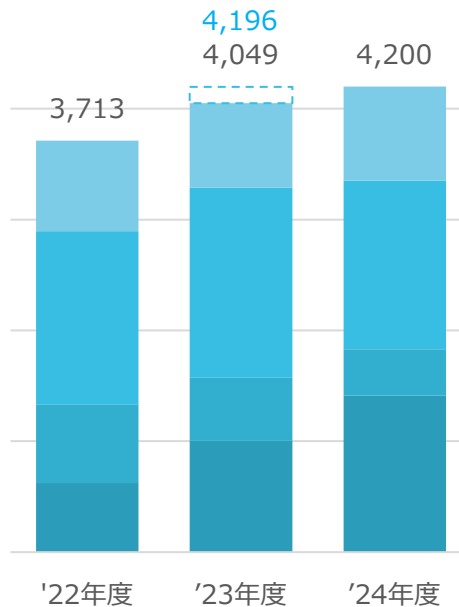
報告セグメント別決算実績・見通し <資源・エネルギー・環境>

(単位：億円)

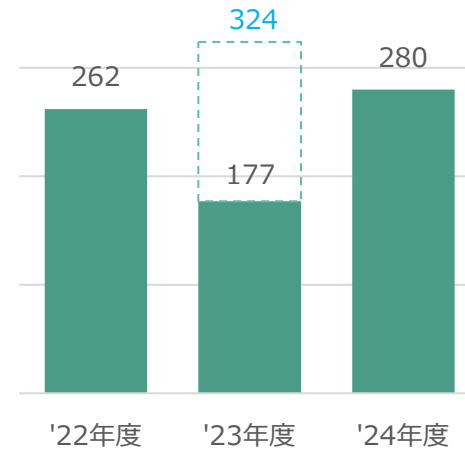
受注高



売上収益



営業利益



ポイント

受注高

- ・'23年度は'22年度の大型案件受注の反動もあり一時的に減少、'24年度には回復を見込む

売上収益

- ・カーボンソリューションは、'23年度まで堅調に拡大するも、'24年度に端境期となり一時的に減少
- ・原子力の工事量は減少傾向
- ・東南アジアの大型発電プロジェクトが順調に進捗

営業利益

- ・'23年度は特別要因除くと増益だが、'24年度はカーボンソリューション、原子力での減収影響により減益

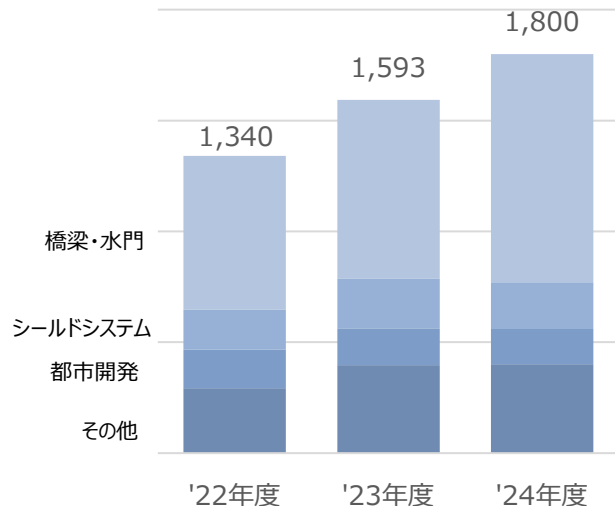
	受注高		
	'22年度	'23年度	'24年度
原動機	976	872	710
カーボンソリューション	677	1,309	2,060
原子力	487	336	360
その他	1,794	584	870
合計	3,934	3,101	4,000

	売上収益		
	'22年度	'23年度	'24年度
原動機	818	760	850
カーボンソリューション	1,562	1,718	1,520
原子力	710	568	420
その他	623	1,003	1,410
合計	3,713	4,049	4,200

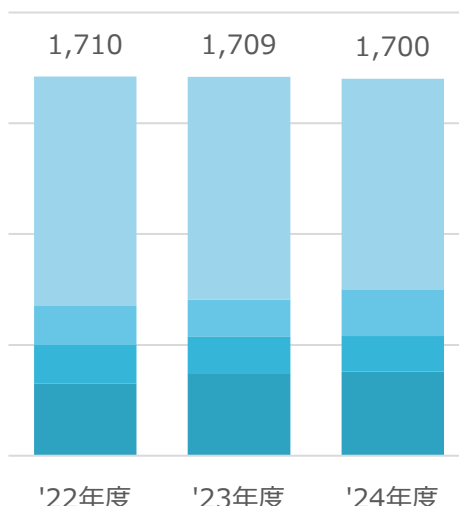
報告セグメント別決算実績・見通し <社会基盤>

(単位：億円)

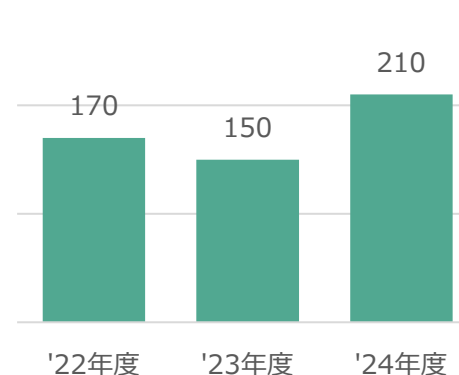
受注高



売上収益



営業利益



ポイント

受注高

- ・橋梁・水門を中心に増加傾向

売上収益

- ・'23年度、'24年度と概ね横ばい

営業利益

- ・橋梁・水門で、'23年度は原価先行算入もあり減益、'24年度は着実な請負金増額の獲得や収益改善に向けた取組みにより増益を見込む
- ・'24年度に不動産（豊洲）の持分売却を予定

	受注高		
	'22年度	'23年度	'24年度
橋梁・水門	692	805	1,030
シールドシステム	181	225	210
都市開発	175	166	160
その他	292	397	400
合計	1,340	1,593	1,800

	売上収益		
	'22年度	'23年度	'24年度
橋梁・水門	1,031	1,005	950
シールドシステム	180	165	210
都市開発	175	166	160
その他	324	373	380
合計	1,710	1,709	1,700

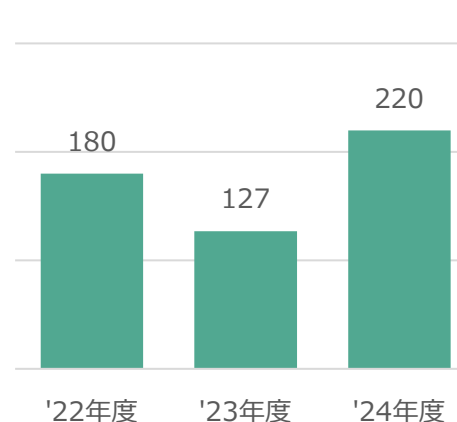
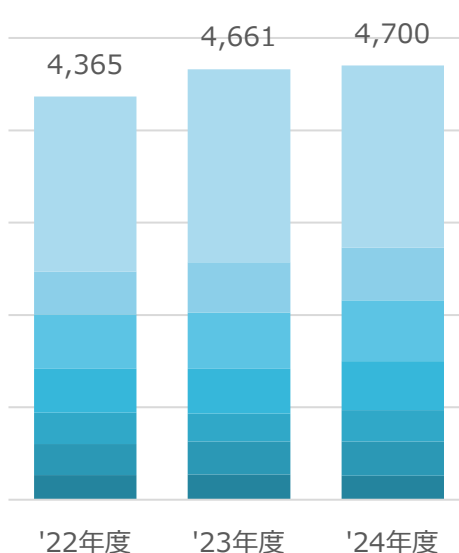
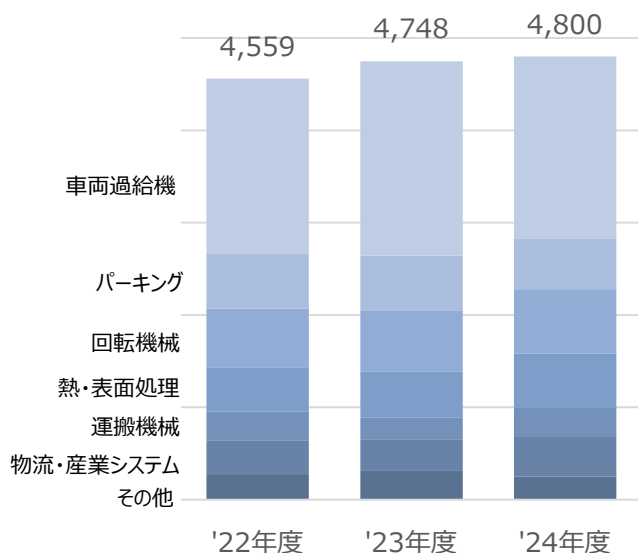
報告セグメント別決算実績・見通し <産業システム・汎用機械>

(単位：億円)

受注高

売上収益

営業利益



ポイント

受注高・売上収益

- ・'23年度は車両過給機を中心に増加、'24年度は車両過給機の減少を他事業でカバーし期間を通じて成長する見通し

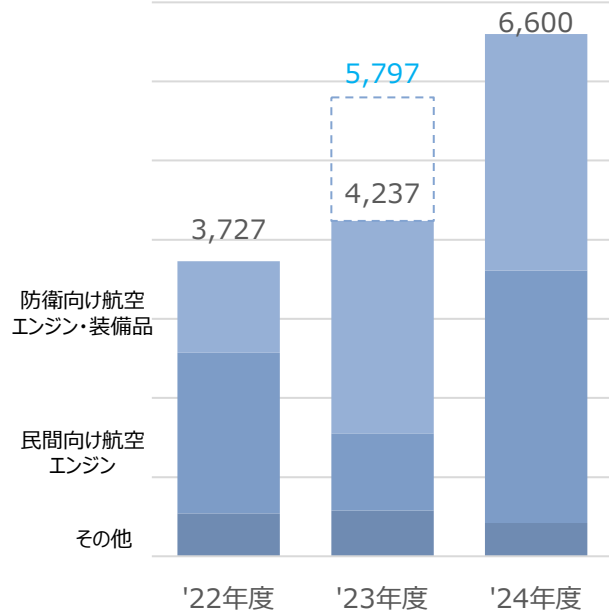
営業利益

- ・車両過給機において'23年度に事業構造改革（固定資産減損を含む）費用を計上し減益となるが、'24年度はその反動含めて増益を見込む
- ・他事業も含めて、販価改善等の収益性向上に向けた施策を展開

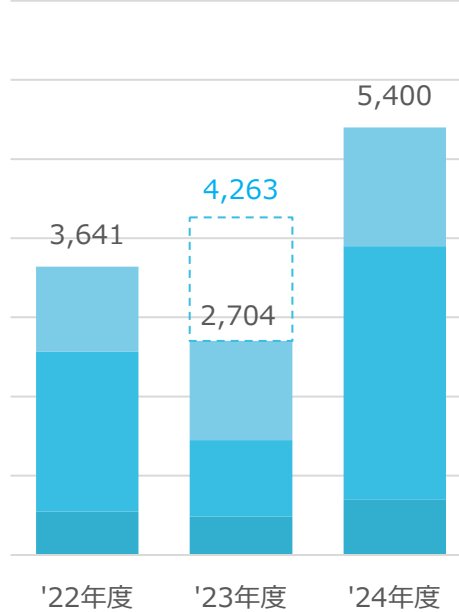
報告セグメント別決算実績・見通し <航空・宇宙・防衛>

(単位：億円)

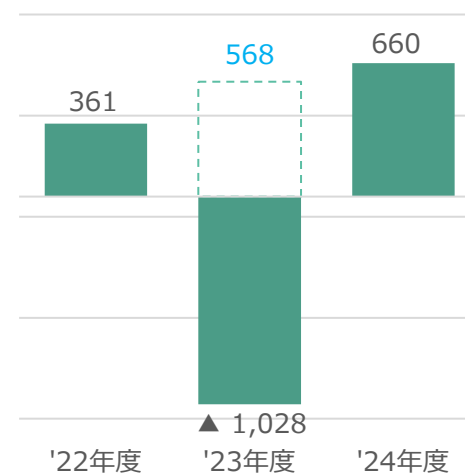
受注高



売上収益



営業利益



ポイント

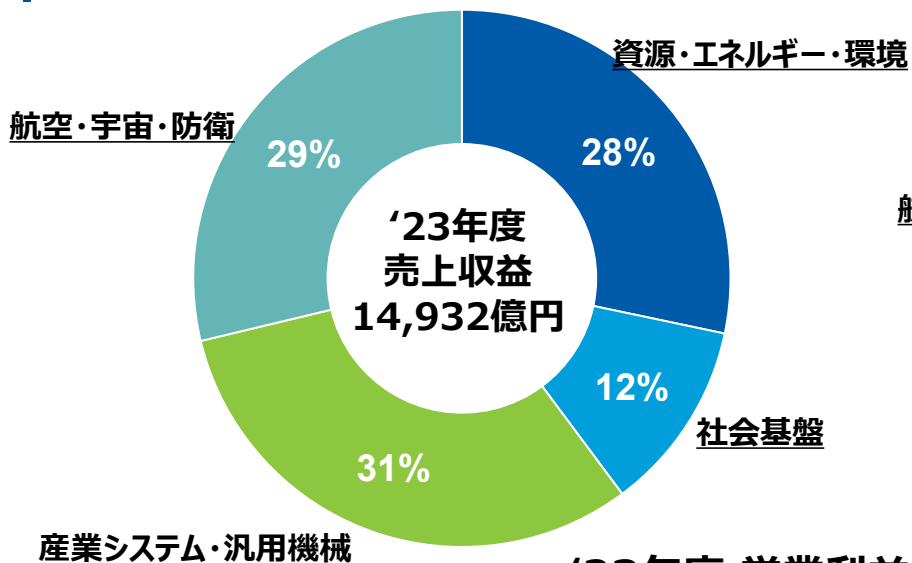
受注高・売上収益

- ・民間向け航空エンジンは、特別要因を除くと、航空旅客需要の回復により、増加傾向
- ・防衛事業は需要拡大に伴い、'23年度に過去最高の受注を獲得し、'24年度はさらに上回る見通し

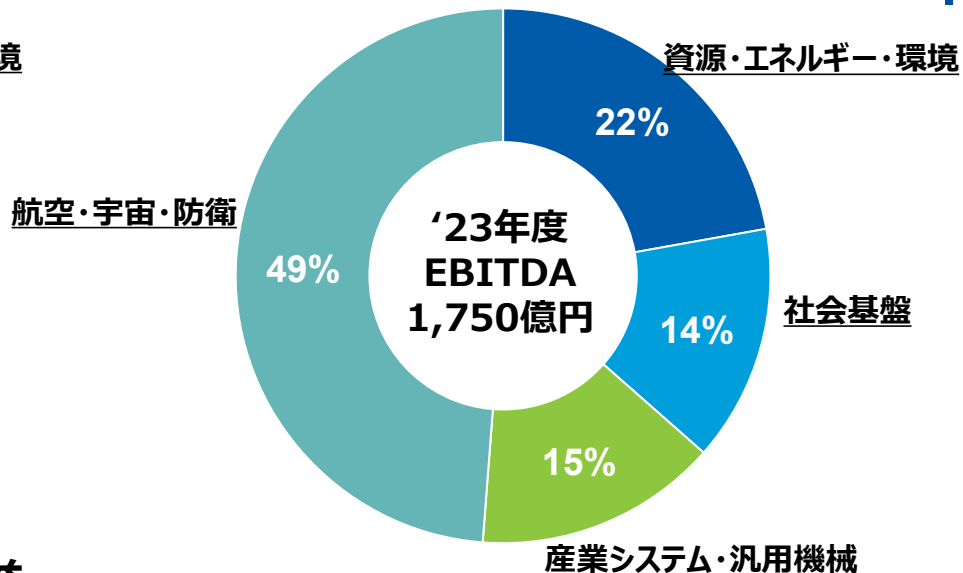
営業利益

- ・防衛事業は売上収益拡大に伴い増益、民間向け航空エンジンも新製・スペアパーツともに順調に回復・拡大
- ・増産が続くPW1100G-JMエンジンを中心にコスト削減を継続

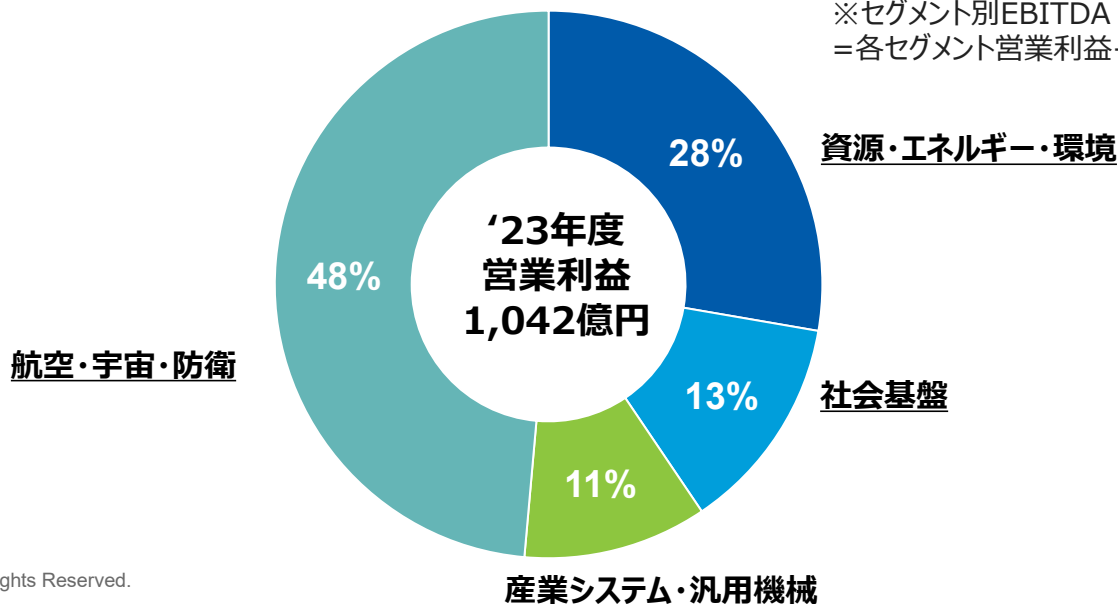
'23年度 売上収益



'23年度 EBITDA

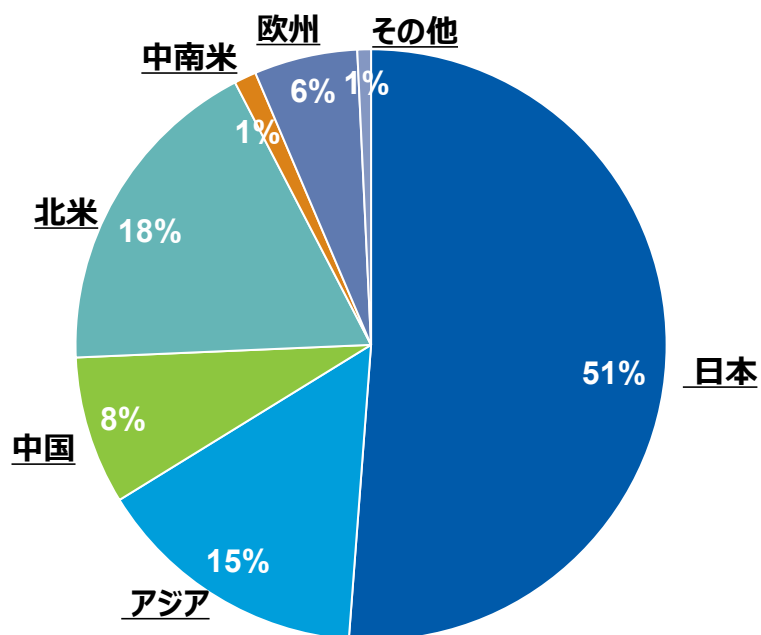


'23年度 営業利益



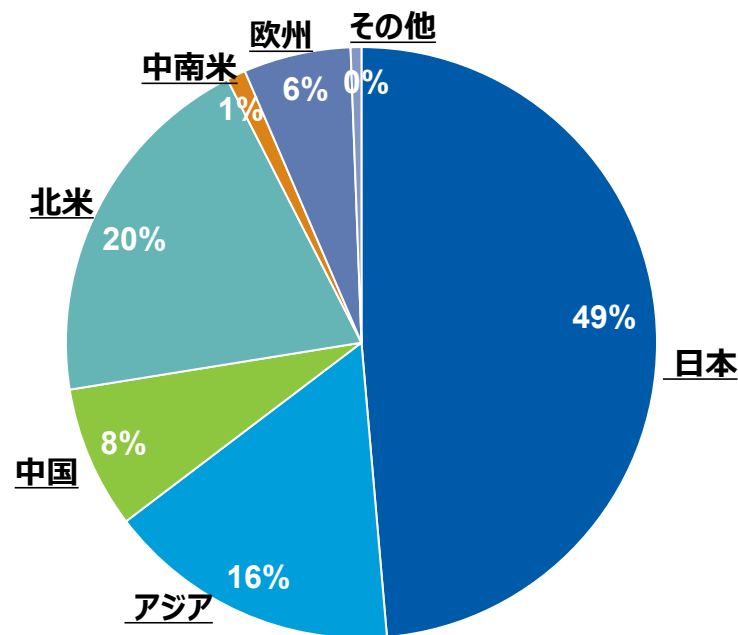
※セグメント別EBITDA
=各セグメント営業利益+各セグメント減価償却費

‘22年度地域別売上収益



‘22年度 海外売上収益6,602億円

‘23年度地域別売上収益



‘23年度 海外売上収益7,672億円

(単位：億円)	'22年度末	'23年度末	増減
資産合計	19,419	20,978	1,558
うち現金及び現金同等物	1,247	1,388	140
うち営業債権，契約資産	5,231	5,833	602
うち棚卸資産	3,745	4,222	477
負債合計	14,857	16,955	2,098
うち営業債務等	2,470	2,585	114
うち契約負債	2,018	2,041	22
うち返金負債	386	1,926	1,540
うち有利子負債	5,194	5,743	548
社債および借入金	3,936	4,491	554
リース負債	1,258	1,252	▲6
資本合計	4,562	4,022	▲539
親会社の所有者に帰属する持分	4,312	3,759	▲552
非支配持分	250	262	12
負債及び資本合計	19,419	20,978	1,558

(単位：億円)	資産残高		
	'22年度末	'23年度末	増減
資源・エネルギー・ 環境	3,523	3,452	▲70
社会基盤	2,988	3,157	169
産業システム・ 汎用機械	3,401	3,637	235
航空・宇宙・防衛	7,440	8,475	1,034
報告セグメント 合計	17,353	18,723	1,369
その他	1,939	1,855	▲84
調整額	125	399	273
合計	19,419	20,978	1,558

キャッシュ・フローおよび研究開発，設備投資の状況

(単位：億円)	'22年度	'23年度	'24年度
税引前当期利益	648	▲722	1,000
減価償却費	691	707	700
PW1100G影響額（※1）	0	1,559	0
その他	171	205	100
EBITDA（特別要因除く）	1,511	1,750	1,800
運転資本増減（※2）	▲772	▲1,010	▲930
その他	▲197	▲117	▲120
営業キャッシュ・フロー	541	621	750
投資キャッシュ・フロー	▲523	▲516	▲900
フリーキャッシュ・フロー	17	104	▲150

(単位：億円)	'22年度	'23年度	'24年度
研究開発費	340	393	400
設備投資額	611	712	960
減価償却費	691	707	700

（※1）PW1100G影響額を，従来の運転資本の増減と区別して記載。

（※2）運転資本増減は，営業債権/契約資産/棚卸資産/前払金/契約負債/営業債務/返金負債の増減額を示す。

運転資本 = 営業債権 + 契約資産 + 棚卸資産 + 前払金 - 契約負債 - 営業債務 - 返金負債

主要な経営指標の推移

	日本基準		IFRS						IFRS
	'17年度	'18年度	'19年度	'20年度	'21年度	'22年度	'23年度	'24年度 (見通し)	'23年度 (前回見直し)
受注高	15,050億円	13,992億円	12,800億円	10,970億円	12,612億円	13,661億円	13,768億円	17,200億円	14,000億円
売上収益	15,903億円	14,834億円	12,631億円	11,129億円	11,729億円	13,529億円	13,225億円	16,000億円	13,300億円
営業利益	722億円	824億円	478億円	279億円	814億円	819億円	▲ 701億円	1,100億円	▲ 800億円
親会社の所有者に帰属する 当期利益	82億円	398億円	82億円	130億円	660億円	445億円	▲ 682億円	600億円	▲ 900億円
EBITDA (特別要因除く)	82億円	782億円	954億円	923億円	911億円	1,511億円	1,750億円	1,800億円	-
営業CF	990億円	464億円	424億円	363億円	1,141億円	541億円	621億円	750億円	650億円
投資CF	▲ 479億円	▲ 792億円	▲ 855億円	▲ 404億円	279億円	▲ 523億円	▲ 516億円	▲ 900億円	▲ 800億円
FCF	510億円	▲ 328億円	▲ 430億円	▲ 41億円	1,420億円	17億円	104億円	▲ 150億円	▲ 150億円
配当	中間3円/株 期末30円/株 (期末は、株式 併合後)	70円/株 (中間30円、 期末40円)	50円/株 (中間30円、 期末20円)	0円/株	70円/株 (中間30円、 期末40円)	90円/株 (中間40円、 期末50円)	100円/株 (中間50円、 期末50円)	100円/株 (中間50円、 期末50円)	100円/株 (中間50円、 期末50円)
営業利益率	4.5%	5.6%	3.8%	2.5%	6.9%	6.1%	▲ 5.3%	6.9%	▲ 6.0%
ROIC	7.7%	8.7%	4.1%	2.2%	6.4%	6.3%	▲ 4.9%	8.3%	▲ 11.6%
ROE	2.6%	11.8%	2.8%	4.5%	19.3%	11.0%	▲ 16.9%	15.5%	▲ 23.9%
CCC (特別要因除く)	83日	97日	92日	124日	112日	120日	132日	129日	-
D/Eレシオ	0.92倍	0.93倍	2.00倍	1.85倍	1.24倍	1.14倍	1.43倍	1.41倍	1.66倍
親会社所有者帰属 持分比率	19.9%	21.0%	15.0%	16.4%	20.3%	22.2%	17.9%	19.3%	17.4%

ROIC : (営業利益+受取利息・配当金) 税引後 / (親会社の所有者に帰属する持分+有利子負債)

ROE : 親会社の所有者に帰属する当期利益 / 親会社の所有者に帰属する持分

CCC : 運転資本 / 売上収益 × 365日

D/Eレシオ : 有利子負債 / 資本合計

親会社所有者帰属持分比率 : 親会社の所有者に帰属する持分 / 負債・資本合計

売上収益・機種別累計販売台数推移

	日本基準					IFRS					'24 見通し	主要搭載機
	'14	'15	'16	'17	'18	'19	'20	'21	'22	'23		
売上収益（億円）	2,670	2,991	2,915	2,810	3,185	2,224	1,017	1,233	2,014	966	3,200	
累計販売台数（台）												
V2500	6,469	6,896	7,236	7,508	7,688	7,735	7,740	7,756	7,776	7,782		エアバス A319/320/321
GE90	2,039	2,257	2,457	2,617	2,715	2,824	2,885	2,925	2,968	3,029		ボーイング B777
CF34	4,156	4,471	4,821	5,085	5,331	5,611	5,798	5,926	6,085	6,201		リージョナルジェット (70～110席級)
GEnx	751	1,035	1,295	1,542	1,826	2,159	2,328	2,425	2,494	2,577		ボーイング B787/B747-8
PW1100G		16	148	398	1,058	1,784	2,144	2,585	3,146	3,821		エアバス A320neo
Passport20				13	66	142	202	269	335	406		ボンバルディア Global7500
合計	13,415	14,675	15,957	17,163	18,684	20,255	21,097	21,886	22,804	23,816	25,214	
単年度販売台数（台）	1,352	1,260	1,282	1,206	1,521	1,571	842	789	918	1,012	1,398	

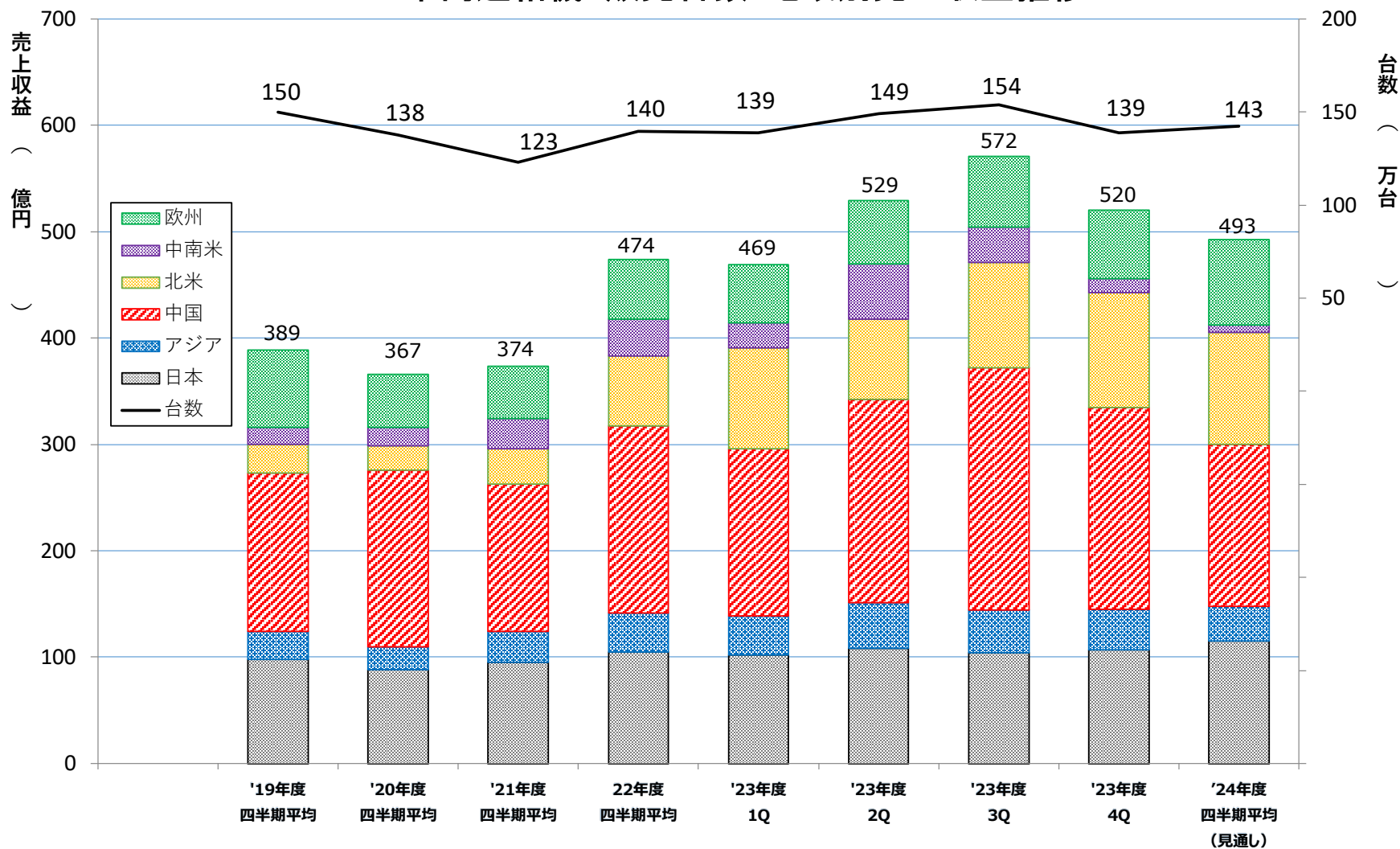
販売台数は、機体メーカーに引き渡した台数であり、工場出荷台数とは異なる。

地域別売上収益・販売台数推移

(単位：億円)	日本基準					IFRS					
	'14	'15	'16	'17	'18	'19	'20	'21	'22	'23	'24 見通し
日本	375	346	389	398	446	391	354	380	418	421	460
アジア	275	216	158	117	110	107	85	118	149	158	130
中国	243	249	485	719	631	572	665	554	702	766	610
北米	18	24	33	84	116	108	90	131	264	378	420
中南米	7	34	61	74	75	66	69	115	138	121	30
欧州	756	743	617	811	513	289	199	195	223	245	320
その他	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0
合計	1,677	1,616	1,746	2,205	1,895	1,536	1,466	1,494	1,895	2,090	1,970
販売台数 (万台)	589	536	610	790	676	600	551	492	559	581	570

車両過給機の様況

車両過給機 販売台数・地域別売上収益推移



(1) 豊洲地区 貸貸収入の実績推移

(単位：億円)	日本基準					IFRS					
	'14	'15	'16	'17	'18	'19	'20	'21	'22	'23	'24 見通し
貸貸収入	93	101	93	92	93	94	123	121	122	120	123

(2) 豊洲地区 貸貸収入，貸貸費用実績（当期）

(単位：億円)	貸貸収入	貸貸費用		差額
		減価償却費	その他	
'23年度	120	54	44	22

(3) 豊洲地区投資不動産の期末公正価値等

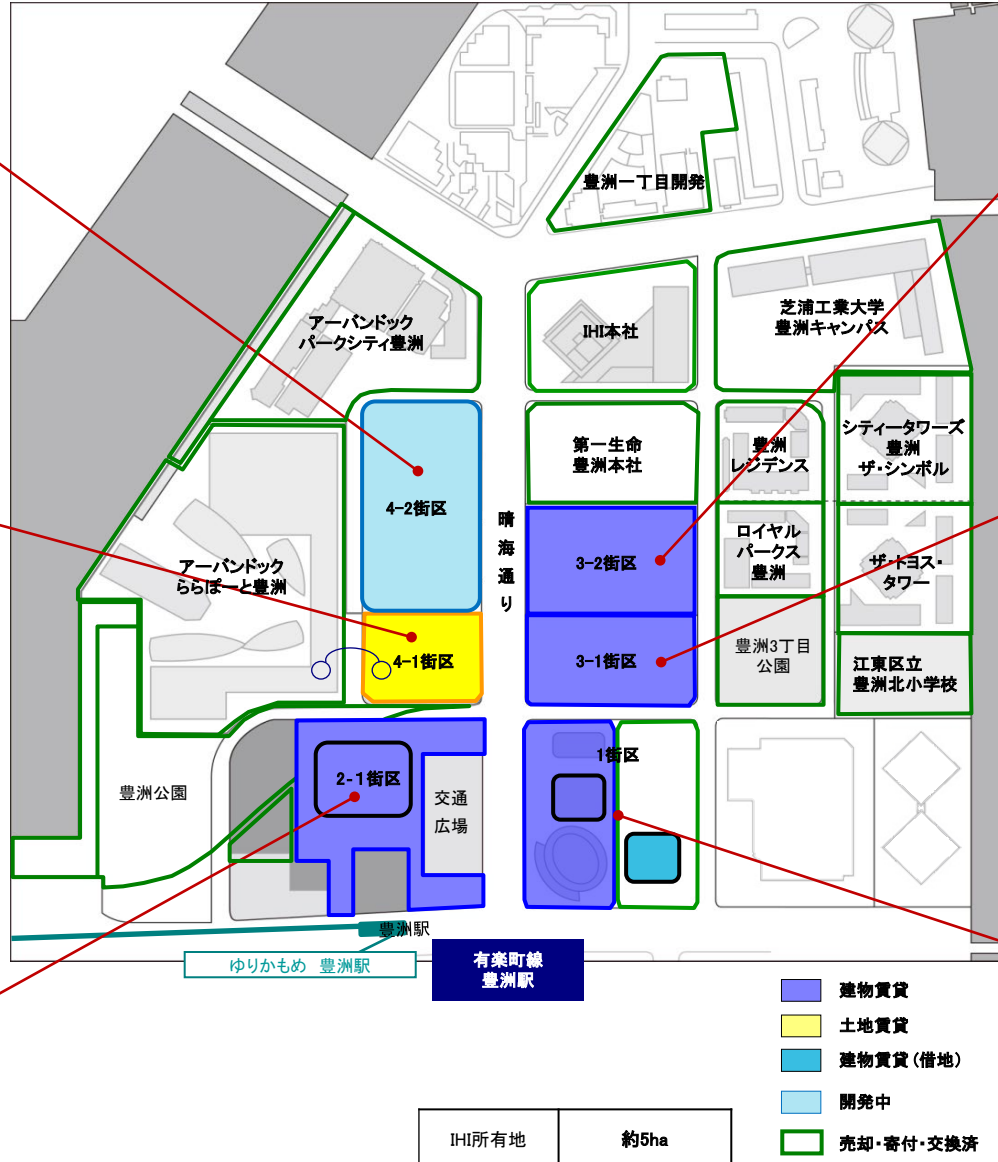
(単位：億円)	連結財政状態計算書計上額			期末公正価値	期末公正価値 －期末残高
	期首残高	期中増減額	期末残高		
'23年度	1,011	▲ 38	973	2,298	1,324

豊洲1～3丁目地区 開発マップ

豊洲4-2街区開発計画
敷地面積: 19,493㎡
2022年7月着工～2025年6月竣工予定

アーバンドック ららぽーと豊洲ANNEX
地上5F, 高さ約25m, 延床面積: 24,721㎡
2006年10月開業

豊洲ペイサイドクロスタワー (AC棟)
地上36F, 高さ178m, 延床面積約185,000㎡
2020年3月竣工



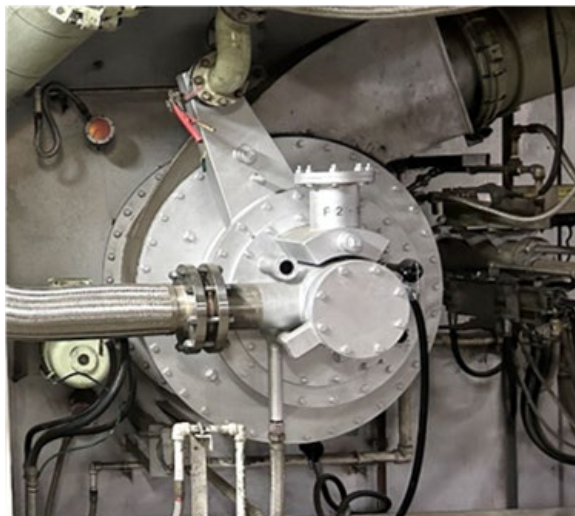
豊洲フォレシア
地上16F, 高さ: 約75m, 延床面積: 101,503㎡
2014年7月竣工

豊洲フロント
地上15F, 高さ: 約75m, 延床面積: 106,861㎡
2010年8月竣工

豊洲センタービルアネックス
地上33F, 高さ: 約150m, 延床面積: 105,448㎡
2006年8月竣工

豊洲センタービル
地上37F, 高さ: 約165m, 延床面積: 100,069㎡
1992年10月竣工

JERA碧南火力発電所における燃料アンモニア転換実証試験を開始 ～世界初となる大型の商用石炭火力発電機でのアンモニア20%転換の実証～



IHIとNEDO、株式会社JERAは、「カーボンリサイクル・次世代火力発電等技術開発／アンモニア混焼火力発電技術研究開発・実証事業」に取り組んでいます。本事業にて、IHIとJERAはこのたび、世界初となる大型商用石炭火力発電機における燃料アンモニア転換の大規模実証試験（熱量比20%）を、JERA碧南火力発電所（愛知県碧南市）で開始しました。本実証試験は、2024年6月まで実施する予定です。

IHIは、今回の実証試験を着実に実施するとともに、本事業で得られた情報を反映し、火力発電所におけるアンモニア50%以上の高比率燃焼技術の確立や100%燃焼バーナの開発に取り組めます。また、本実証の結果を、国内外の火力発電所に展開していくことで、燃料アンモニアによるグローバルな脱炭素化に貢献します。

<左図：実証用バーナ>

タイ工業団地公社と「グリーンユーティリティ供給サービス」事業化に向けてMoUを締結

IHIと当社タイ法人であるIHI ASIA PACIFIC (Thailand)Co., Ltd は、タイ工業団地公社（Industrial Estate Authority of Thailand）と工業団地内のカーボンニュートラル化と省人化を目指し、再生エネルギーを活用するグリーンユーティリティ供給サービスの事業性検討を行う覚書（MoU）を締結しました。今回のMoUでは、1年間の基礎調査として、設備の稼働状況や再生可能エネルギーの使用状況、団地内での再生可能エネルギーの生産可能性、および削減可能なCO2排出量やエネルギー使用量などについての調査を進めます。

IHIグループでは、一般産業界向けに多彩な産業用設備を製造していることに加えて、発電用ボイラといったエネルギーを安定供給するための技術の提供や、これらのグリーンエネルギー化にも取り組んでいます。この知見を活かし、熱や産業機械などのユーティリティの運用を集約し平準化することで、使用エネルギーの最小化および効率化を目指しつつ、アジア太平洋地域への展開にも取り組んでいきます。



<在京タイ大使館でのMoU署名式>

インド最長 ムンバイ湾横断道路の「海上道路橋」が完成 ～ムンバイ都市圏の連結性向上，移動所要時間の大幅な短縮に貢献～



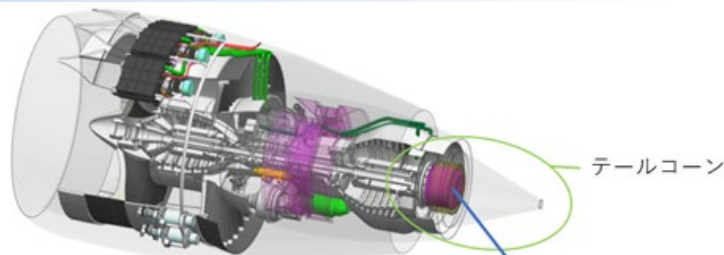
<海上道路橋>

株式会社IHIインフラシステムが、インド共和国Larsen & Toubro Limited (L&T) 社とのコンソーシアムで建設を進めていた、ムンバイ都市圏開発庁のムンバイ湾横断道路建設事業における海上道路橋が完成しました。本事業は、インド共和国マハラシュトラ州ムンバイ都市圏において、半島側のムンバイ市中心部Sewri (セウリ) から、ムンバイ湾を挟んだ東郊のナビムンバイ市を接続する、総延長約22kmのインド最長の海上道路です。当コンソーシアムは、Sewriを起点とした約10kmの施工を担当しました。本案件は円借款による政府開発援助案件であり、日本の高い技術・ノウハウを活かせる観点で、日本政府の推進する「質の高いインフラパートナーシップ」に資する案件となりました。今後もより一層海外での橋梁受注活動を推進し、社会インフラの整備を通して各国の発展に貢献していきます。

世界初 メガワット級の航空機ジェットエンジン後方に搭載可能な電動機を開発 ～CO₂削減に向け、航空機システム全体のエネルギー管理最適化を目指す～

IHIは、航空機のCO₂排出量削減に向けた技術革新として、ジェットエンジン後方のテールコーン内部に搭載可能なものとしては世界初となる1 MW級のエンジン内蔵型電動機を、国内各社と連携し、開発しました。この電動機は、航空機内の電力需要増加に対応するための電力供給源としてだけでなく、世界的に研究開発が行われているハイブリッド電動推進システムにおける重要なキー技術として適用可能です。

エンジン内蔵型電動機に対しては引き続き、2020年代半ばにはエンジンに搭載した形態での実証を行うことを目標に開発を進めていきます。また、同じく開発を進めている航空機推進用大出力電動モータ、燃料電池の空気供給を担う電動ターボコンプレッサ、高磁束プラスチック磁石ロータ、電動水素ターボプロアを組み合わせ、将来のハイブリッド電動推進システムを含む様々な推進システムから航空機システム全体の電動化・最適化にも取り組んでいきます。



高耐熱電動機
「エンジン内蔵型電動機」



<右図：イメージ図及び「エンジン内蔵型電動機」>

IHI

Realize your dreams

本資料のうち、業績見通し等に記載されている将来の数値は、現時点で入手可能な情報に基づき判断した見通しであり、リスクや不確実性を含んでいます。従いまして、これらの業績見通しのみを依拠して投資判断を下すことは控えるようお願いいたします。実際に業績は、様々な重要な要素により、これら業績見通しとは大きく異なる結果となり得ることをご承知置きください。実際の業績に与える重要な要素には、当社の事業領域を取り巻く政治、経済情勢、対ドルをはじめとする円の為替レートなどがあります。