

2023年度決算説明資料

Financial Results for FY2023
(for the year ended March 31, 2024)

2024年5月9日

川崎重工業株式会社



 **Kawasaki**
Powering your potential

0 目次

1

2023年度決算実績

| | |
|--------------|----|
| 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

2024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 |
| ESGトピックス | 39 |
| 参考資料 | 42 |

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にのみを依拠して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年度決算実績 - サマリー

- ✓ 前期比では減益も、1～3月期業績は好調を維持し、事業利益は上振れで着地
- ✓ 税前利益・純利益は円安進行に伴う為替差損の縮小により、2月公表値から大幅に上振れ

(単位：億円)

| | '22年度 | '23年度 | | | | | 増減 | | |
|---------------------------|--------|---------------|--------|-------------|---------|--------|---------------|-----------|-----------|
| | | 通期予想 | 4～6月期 | 7～9月期 | 10～12月期 | 1～3月期 | 累計 | 前期比 | 予想比 |
| 受注高 | 20,374 | 19,500 | 4,573 | ※3 4,034 | 4,292 | 7,933 | 20,834 | + 459 | + 1,334 |
| 売上収益 | 17,256 | 18,400 | 4,053 | 3,640 | 4,597 | 6,202 | 18,492 | + 1,236 | + 92 |
| 事業損益 | 823 | 430 | 102 | ▲ 431 | 335 | 454 | 462 | ▲ 361 | + 32 |
| | [利益率] | [4.8%] | [2.5%] | [▲ 11.8%] | [7.3%] | [7.3%] | [2.5%] | [▲ 2.2pt] | [+ 0.1pt] |
| 税引前損益 | 703 | 210 | 149 | ▲ 494 | 165 | 499 | 319 | ▲ 383 | + 109 |
| | [利益率] | [4.1%] | [3.7%] | [▲ 13.6%] | [3.6%] | [8.0%] | [1.7%] | [▲ 2.3pt] | [+ 0.5pt] |
| 親会社の所有者に帰属する 当期(四半期)損益 | 530 | 120 | 90 | ▲ 324 | 98 | 388 | 253 | ▲ 276 | + 133 |
| | [利益率] | [3.1%] | [2.2%] | [▲ 8.9%] | [2.1%] | [6.3%] | [1.4%] | [▲ 1.7pt] | [+ 0.7pt] |
| 税後ROIC | 5.7% | 1.5% | - | - | - | - | 2.8% | ▲ 2.9pt | + 1.3pt |
| 売上加重平均レート(USD/JPY) ※1 | 133.96 | - | 132.09 | 141.77 | 147.68 | 146.35 | 142.54 | + 8.58 | - |
| 損益影響外貨量(億USD) ※2 | 20.5 | 18.9 | 4.5 | 3.3 | 4.6 | 6.1 | 18.5 | ▲ 2.0 | ▲ 0.4 |

※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.46を参照

※3 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 2023年度決算実績 - 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 | '23年度 | 増減 | '22年度 | '23年度 | 増減 | '22年度 | '23年度 | 増減 |
| 航空宇宙システム | 3,455 | 6,926 | + 3,470 | 3,488 | 3,961 | + 473 | 148 | ▲ 150 | ▲ 298 |
| 車両 | 3,132 | 887 | ▲ 2,244 | 1,319 | 1,959 | + 640 | 13 | 37 | + 23 |
| イレキ [®] -ソリューション&マリナ | 4,390 | 4,016 | ▲ 373 | 3,145 | 3,532 | + 386 | 39 | 319 | + 280 |
| 精密機械・ロボット | 2,620 | 2,133 | ▲ 486 | 2,526 | 2,279 | ▲ 247 | 87 | ▲ 19 | ▲ 107 |
| パワースポーツ&エンジン ^{※1} | 5,911 | 5,924 | + 12 | 5,911 | 5,924 | + 12 | 715 | 480 | ▲ 234 |
| その他 | 864 | 945 | + 81 | 863 | 835 | ▲ 28 | ▲ 18 | 11 | + 29 |
| 調整額 ^{※2} | - | - | - | - | - | - | ▲ 162 | ▲ 217 | ▲ 54 |
| 合計 | 20,374 | 20,834 | + 459 | 17,256 | 18,492 | + 1,236 | 823 | 462 | ▲ 361 |

※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年度決算実績 - 損益計算書

(単位：億円)

| | '22年度 | 百分率 | '23年度 | 百分率 | 増減 |
|------------------|--------|-------|---------------|-------------|---------|
| 売上収益 | 17,256 | 100.0 | 18,492 | 100.0 | + 1,236 |
| 売上原価 | 13,917 | 80.7 | 15,370 | 83.1 | + 1,452 |
| 売上総利益 | 3,338 | 19.4 | 3,122 | 16.9 | ▲ 215 |
| 販売費および一般管理費 | 2,523 | 14.6 | 2,760 | 14.9 | + 237 |
| うち 給料および手当 | 704 | | 742 | | + 38 |
| 研究開発費 | 507 | | 533 | | + 25 |
| その他 | 1,311 | | 1,484 | | + 172 |
| 持分法による投資利益 | 33 | | 113 | | + 80 |
| その他の収益および費用(▲は損) | ▲ 24 | | ▲ 13 | | + 11 |
| うち 固定資産売却益 | 6 | | 7 | | + 0 |
| その他 | ▲ 31 | | ▲ 20 | | + 10 |
| 事業利益 | 823 | 4.8 | 462 | 2.5 | ▲ 361 |

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年度決算実績 - 損益計算書

(単位：億円)

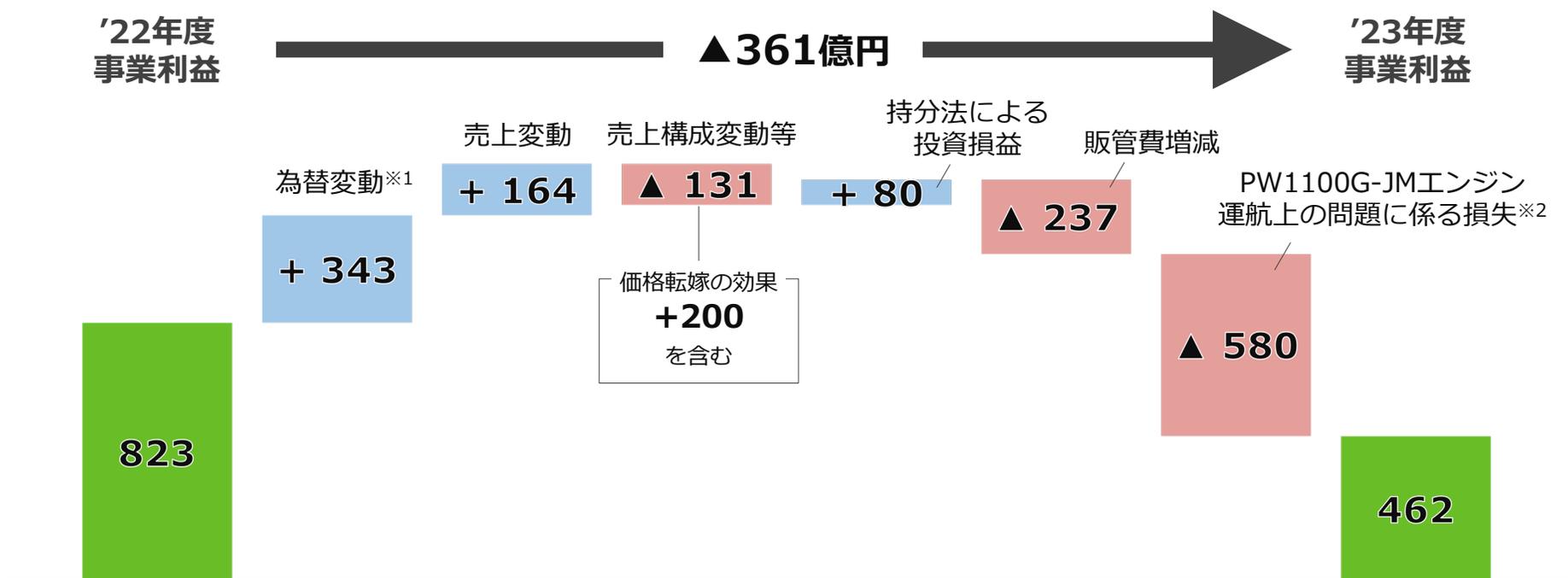
| | '22年度 | 百分率 | '23年度 | 百分率 | 増減 |
|------------------|-------|-----|-------|-----|-------|
| 金融収益および費用(▲は損) | ▲ 120 | | ▲ 142 | | ▲ 22 |
| うち 金融収支(受取配当金含む) | ▲ 30 | | ▲ 54 | | ▲ 23 |
| 為替差損益 | ▲ 46 | | ▲ 26 | | + 20 |
| その他 | ▲ 42 | | ▲ 61 | | ▲ 19 |
| 税引前当期利益 | 703 | 4.1 | 319 | 1.7 | ▲ 383 |
| 法人所得税費用 | 150 | | 46 | | ▲ 103 |
| 非支配持分に帰属する当期利益 | 22 | | 19 | | ▲ 3 |
| 親会社の所有者に帰属する当期利益 | 530 | 3.1 | 253 | 1.4 | ▲ 276 |

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年度期末日レート
 151.40円
 '23年度
 売上加重平均レート
 142.54円
- ヘッジ評価損により為替
 差損が発生
 (ただし3Q決算時▲108億
 円から損失が縮小)

1 2023年度決算実績 - 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
- ✓ 各種コストアップに対して適切な価格転嫁を実施し、採算性の低下を防止



※1 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

※2 '24年3月末において為替変動に伴う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

1 2023年度決算実績 - 事業損益増減要因

(単位：億円)

| | '22年度 事業損益 | 増減要因 | | | | | | 増減計 | '23年度 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 ▲ 580 | | |
| 航空宇宙システム | 148 | 72 | 123 | 83 | | 4 | ▲ 298 | ▲ 150 | |
| 車両 | 13 | 20 | 50 | ▲ 32 | ▲ 0 | ▲ 15 | 23 | 37 | |
| IT・デジタルソリューション&マーケティング | 39 | 38 | 55 | 104 | 77 | 6 | 280 | 319 | |
| 精密機械・ロボット | 87 | 30 | ▲ 53 | ▲ 72 | 2 | ▲ 14 | ▲ 107 | ▲ 19 | |
| パワー・スプローツ&エンジン | 715 | 182 | ▲ 7 | ▲ 232 | 0 | ▲ 177 | ▲ 234 | 480 | |
| その他 | ▲ 18 | 1 | ▲ 4 | 41 | 0 | ▲ 9 | 29 | 11 | |
| 調整額 | ▲ 162 | | | ▲ 24 | 0 | ▲ 30 | ▲ 54 | ▲ 217 | |
| 合計 | 823 | 343 | 164 | ▲ 131 | 80 | ▲ 237 | ▲ 361 | 462 | |

※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 '24年3月末において為替変動に伴う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

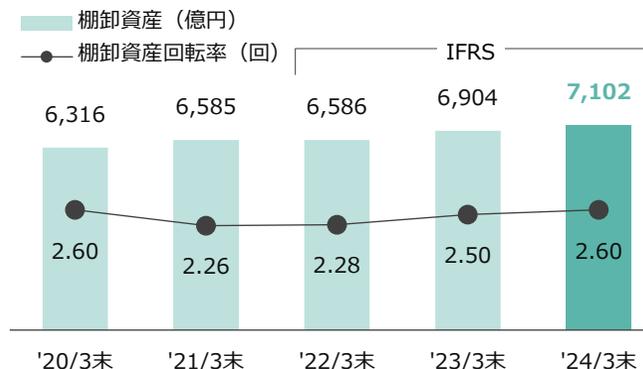
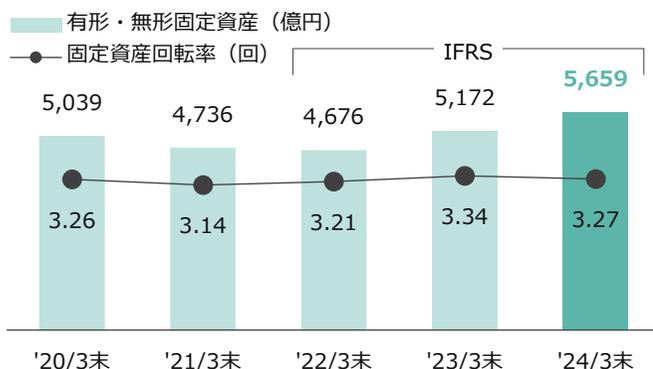
1 2023年度決算実績 - 財政状態計算書

(単位：億円)

| | '22年度末 | 百分率 | '23年度末 | 百分率 | 増減 |
|----------------|--------|-------|---------------|-------|-----------|
| 現金および現金同等物 | 1,384 | | 841 | | ▲ 542 |
| 売掛債権 (契約資産を含む) | 5,926 | | 7,703 | | ① + 1,777 |
| 棚卸資産 | 6,904 | | 7,102 | | + 197 |
| その他 | 1,488 | | 1,621 | | + 133 |
| 流動資産 計 | 15,703 | 63.9 | 17,269 | 64.4 | + 1,565 |
| 有形・無形固定資産 | 5,172 | | 5,659 | | ② + 486 |
| 使用権資産 | 684 | | 648 | | ▲ 35 |
| 繰延税金資産 | 1,102 | | 1,174 | | + 71 |
| その他 | 1,914 | | 2,050 | | + 135 |
| 非流動資産 計 | 8,873 | 36.1 | 9,532 | 35.6 | + 658 |
| 資産合計 | 24,577 | 100.0 | 26,801 | 100.0 | + 2,224 |

要因説明

- ① PS&Eや航空エンジン事業、航空宇宙事業等で増加
- ② PS&E等で増加
(メキシコ工場が稼働 P.37 参照)



1 2023年度決算実績 - 財政状態計算書

(単位：億円)

| | '22年度末 | 百分率 | '23年度末 | 百分率 | 増減 |
|----------------|--------|-------|---------------|-------|----------------|
| 買掛債務 | 3,951 | | 4,519 | | ③ + 568 |
| 有利子負債 | 5,898 | | 6,539 | | ④ + 640 |
| 契約負債（前受金） | 2,562 | | 2,654 | | + 92 |
| 受注工事損失引当金 | 46 | | 56 | | + 10 |
| 退職給付に係る負債 | 915 | | 746 | | ▲ 169 |
| その他 | 5,233 | | 5,739 | | ⑤ + 506 |
| 負債計 | 18,608 | 75.7 | 20,256 | 75.6 | + 1,647 |
| 親会社の所有者に帰属する持分 | 5,762 | | 6,340 | | + 578 |
| 非支配持分 | 206 | | 204 | | ▲ 2 |
| 資本計 | 5,968 | 24.3 | 6,545 | 24.4 | + 576 |
| 負債および資本合計 | 24,577 | 100.0 | 26,801 | 100.0 | + 2,224 |

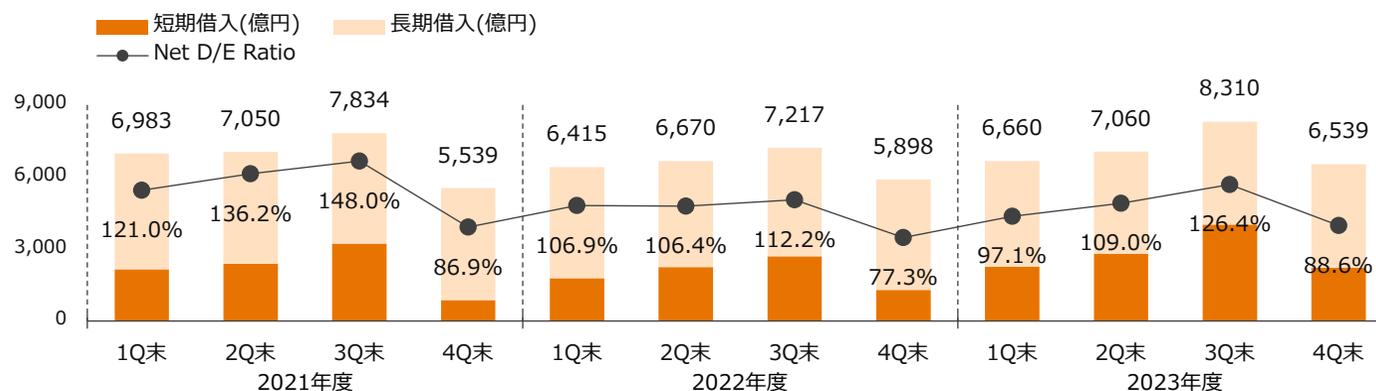
要因説明

- ③** 航空宇宙事業や航空エンジン事業等で増加
- ④** PS&Eや車両等で増加
- ⑤** PW1100G-JMエンジンの損失計上に伴う返金負債の増加等

補足情報

Cash Conversion Cycle
の推移（単位：日）

| | CCC |
|--------|-----|
| '19年度末 | 133 |
| '20年度末 | 153 |
| '21年度末 | 133 |
| '22年度末 | 150 |
| '23年度末 | 159 |



(単位：億円)

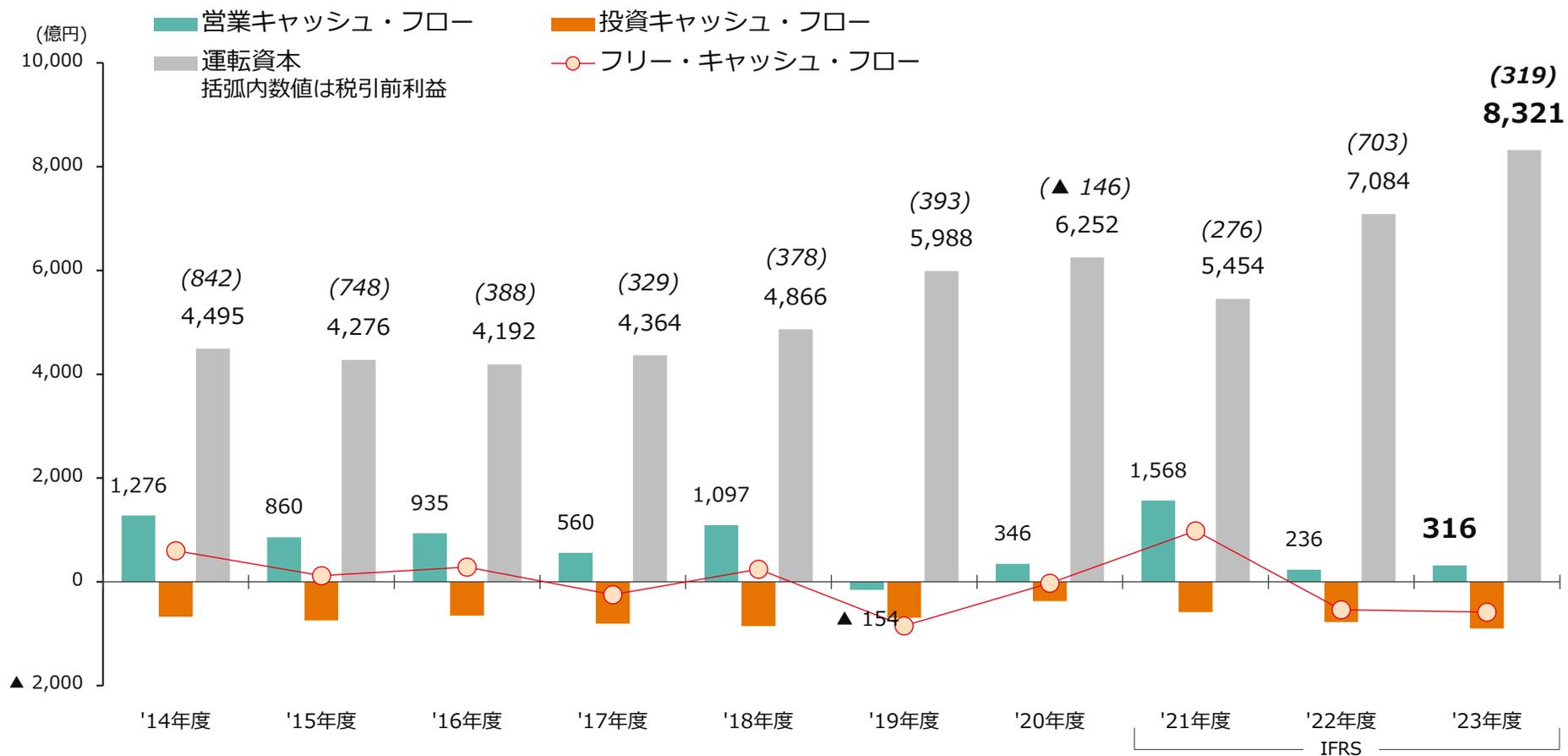
| | '22年度 | '23年度 | 増減 |
|----------------------------------|---------|---------|-------|
| 税引前利益 | 703 | 319 | ▲ 383 |
| 減価償却費 | 773 | 809 | + 36 |
| 運転資本構成項目の増減額 | ▲ 1,572 | ▲ 830 | + 741 |
| うち 売上債権 ^{※1} の増減額(▲は増加) | ▲ 1,071 | ▲ 1,540 | ▲ 468 |
| 棚卸資産の増減額(▲は増加) | ▲ 642 | 99 | + 741 |
| 仕入債務の増減額(▲は減少) | 463 | 514 | + 50 |
| 前渡金の増減額(▲は増加) | ▲ 285 | 86 | + 371 |
| 契約負債 ^{※2} の増減額(▲は減少) | ▲ 37 | 10 | + 47 |
| その他 | 331 | 17 | ▲ 313 |
| 営業活動によるキャッシュ・フロー | 236 | 316 | + 80 |
| 有形・無形固定資産の取得による支出 | ▲ 699 | ▲ 965 | ▲ 265 |
| 有形・無形固定資産の売却による収入 | 22 | 27 | + 5 |
| その他 | ▲ 97 | 39 | + 137 |
| 投資活動によるキャッシュ・フロー | ▲ 774 | ▲ 898 | ▲ 123 |
| フリー・キャッシュ・フロー | ▲ 538 | ▲ 581 | ▲ 43 |
| 借入金および社債の純増減額(▲は減少) | 221 | 587 | + 365 |
| 配当金の支払額(非支配株主への支払を除く) | ▲ 83 | ▲ 134 | ▲ 50 |
| 債権流動化による収入および返済による支出 | 928 | ▲ 18 | ▲ 946 |
| その他 | ▲ 212 | ▲ 305 | ▲ 92 |
| 財務活動によるキャッシュ・フロー | 853 | 129 | ▲ 723 |

※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：
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：
航空宇宙システムや好調なPS&Eで売上債権の増加等はあったものの、航空宇宙システムでの仕入債務の減少等があり、営業CFは税引前利益並み
- 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収入

✓ 足元のFCFは、受注系事業の急激な回復および好調なPS&Eの拡販に伴う運転資本増加や投資CFの負担増等により2期連続の赤字も、24年度は正常化を見込む



2 2024年度業績予想 - サマリー

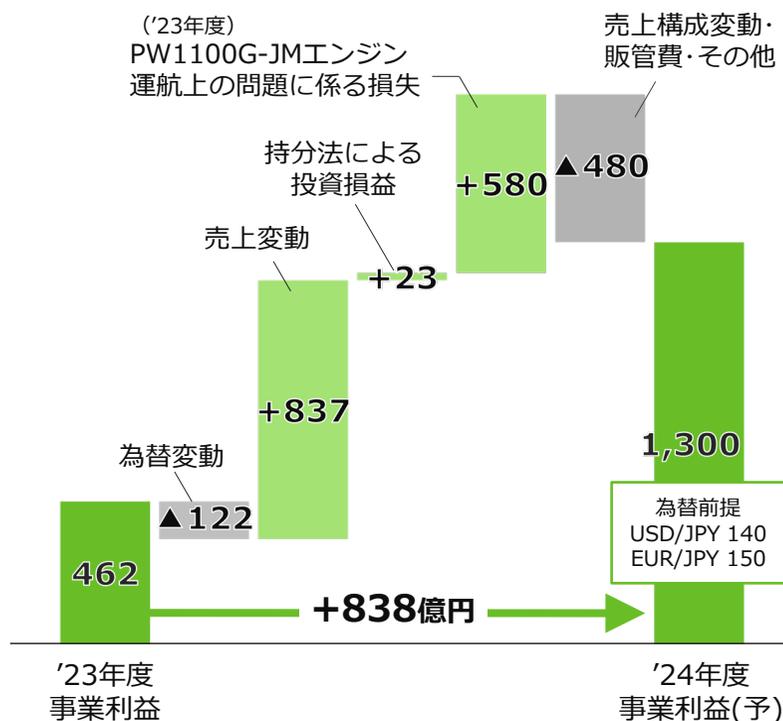
- ✓ 大幅な増益を見込むとともに、過去最高益の更新を計画（受注高、売上収益も過去最高）
- ✓ 2030年度までに事業利益率10%超を目指すシナリオに沿った事業運営を実施

(単位：億円)

| | '23年度 実績 | '24年度 予想 | 増減 |
|----------------------------|-------------|---------------|-----------|
| 受注高 | 20,834 | 23,600 | + 2,766 |
| 売上収益 | 18,492 | 22,500 | + 4,008 |
| 事業利益 | 462 | 1,300 | + 838 |
| | [利益率] | [5.8%] | [+ 3.2pt] |
| 税引前当期利益 | 319 | 1,100 | + 781 |
| | [利益率] | [4.9%] | [+ 3.1pt] |
| 親会社の所有者に帰属する 当期利益 | 253 | 780 | + 527 |
| | [利益率] | [3.5%] | [+ 2.0pt] |
| 税後ROIC | 2.8% | 6.7% | + 3.9pt |
| 売上加重平均レート(USD/JPY) | 142.54 | 140.00 | ▲ 2.54 |
| 損益影響外貨量(億USD) [※] | 18.5 | 19.8 | + 1.3 |

※ 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.46を参照。

/ 2024年度 事業損益増減要因(億円)



(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

2 2024年度業績予想 - セグメント別

- ☑ 航空宇宙システムはPW1100Gエンジン損失の反動等があり、大幅な増収・増益 ①
- ☑ PS&Eはメキシコ工場の稼働、オフロード四輪車の拡販等を織り込み、増収・増益 ②

(単位：億円)

| | 受注高 | | | 売上収益 | | | 事業損益 | | |
|--------------------|--------|---------------|---------|--------|---------------|---------|-------|--------------|-------|
| | '23年度 | '24年度 | 増減 | '23年度 | '24年度 | 増減 | '23年度 | '24年度 | 増減 |
| 航空宇宙システム | 6,926 | 7,500 | + 574 | 3,961 | 5,800 | + 1,839 | ▲ 150 | 450 | + 600 |
| 車両 | 887 | 1,600 | + 713 | 1,959 | 2,100 | + 141 | 37 | 70 | + 33 |
| IT・デジタルソリューション&マリン | 4,016 | 3,900 | ▲ 116 | 3,532 | 4,100 | + 568 | 319 | 300 | ▲ 19 |
| 精密機械・ロボット | 2,133 | 2,400 | + 267 | 2,279 | 2,300 | + 21 | ▲ 19 | 70 | + 89 |
| パワー・スポート&エンジン | 5,924 | 7,200 | + 1,276 | 5,924 | 7,200 | + 1,276 | 480 | 680 | + 200 |
| その他 | 945 | 1,000 | + 55 | 835 | 1,000 | + 165 | 11 | 50 | + 39 |
| 調整額※ | - | - | - | - | - | - | ▲ 217 | ▲ 320 | ▲ 103 |
| 合計 | 20,834 | 23,600 | + 2,766 | 18,492 | 22,500 | + 4,008 | 462 | 1,300 | + 838 |

※「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

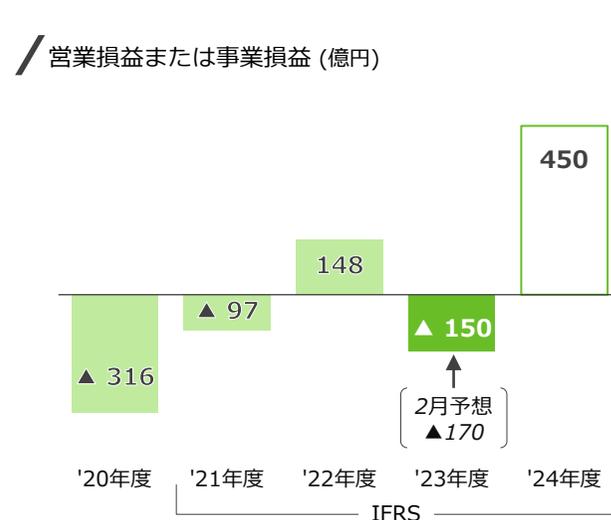
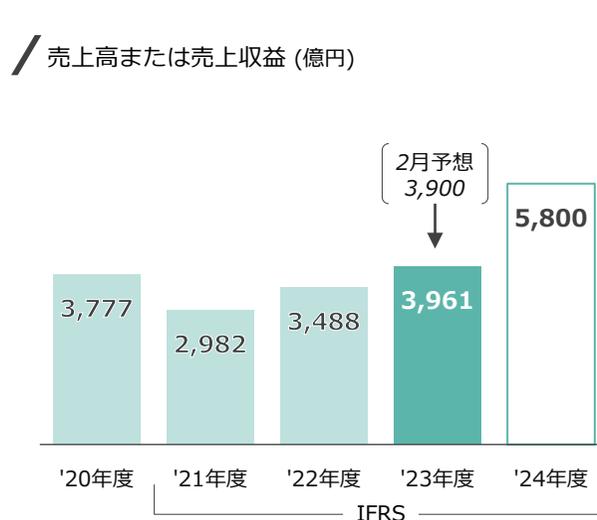
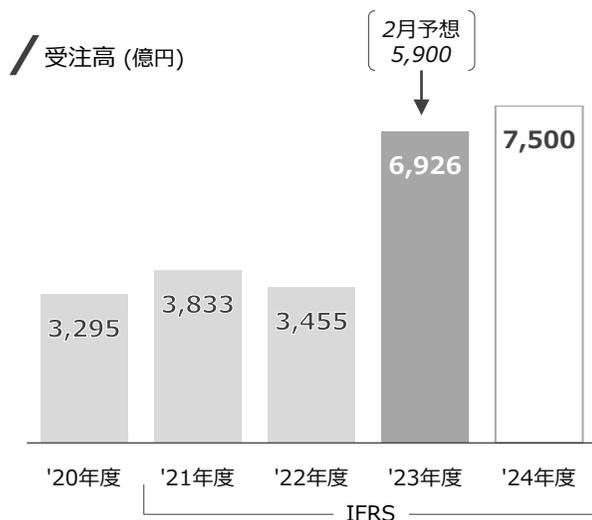
3 セグメント別詳細情報 - 航空宇宙システム

2023年度実績（前期比）

- 受注高**  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
+3,470 億円
- 売上収益**  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増収
+473 億円
- 事業利益**  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
▲298 億円

2024年度予想（前期比）

- 受注高**  前期にあったPW1100G-JMエンジンに係る損失計上 (受注高の減額) の反動に加え、防衛省向けやボーイング向けの増加などにより増加
+574 億円
- 売上収益**  前期にあったPW1100G-JMエンジンに係る損失計上 (売上収益の減額) の反動に加え、防衛省向けやボーイング向けの増加などにより増収
+1,839 億円
- 事業利益**  前期にあったPW1100G-JMエンジンに係る損失計上の反動や増収などにより増益
+600 億円

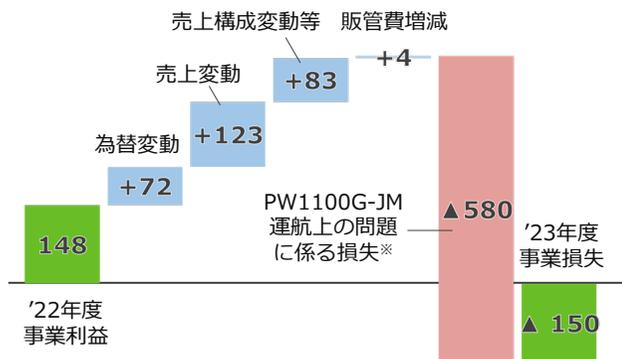


3 セグメント別詳細情報 – 航空宇宙システム

(単位：億円)

| | '22年度 | '23年度 | | | | '24年度 | |
|---------|-------|--------|--------------|-----------|-----------|--------------|------------|
| | 実績 | 2月予想 | 実績 | 前期比 | 2月予想比 | 予想 | 前期比 |
| 受注高 | 3,455 | 5,900 | 6,926 | + 3,470 | + 1,026 | 7,500 | + 574 |
| うち 航空宇宙 | 2,539 | 5,000 | 5,569 | + 3,029 | + 569 | 6,000 | + 431 |
| 航空エンジン | 915 | 900 | 1,356 | + 440 | + 456 | 1,500 | + 144 |
| 売上収益 | 3,488 | 3,900 | 3,961 | + 473 | + 61 | 5,800 | + 1,839 |
| うち 航空宇宙 | 2,493 | 3,200 | 3,074 | + 580 | ▲ 126 | 4,200 | + 1,126 |
| 航空エンジン | 995 | 700 | 887 | ▲ 107 | + 187 | 1,600 | + 713 |
| 事業損益 | 148 | ▲ 170 | ▲ 150 | ▲ 298 | + 20 | 450 | + 600 |
| | [利益率] | [4.3%] | [▲ 3.8%] | [▲ 8.0pt] | [+ 0.5pt] | [7.8%] | [+ 11.5pt] |

事業損益増減要因 (億円)



※ '24年3月末において為替変動に伴う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

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 | 増減 |
|------|-------|-------|------|
| 767 | 31 | 33 | + 2 |
| 777 | 28 | 32 | + 5 |
| 777X | 0 | 6 | + 6 |
| 787 | 20 | 41 | + 21 |

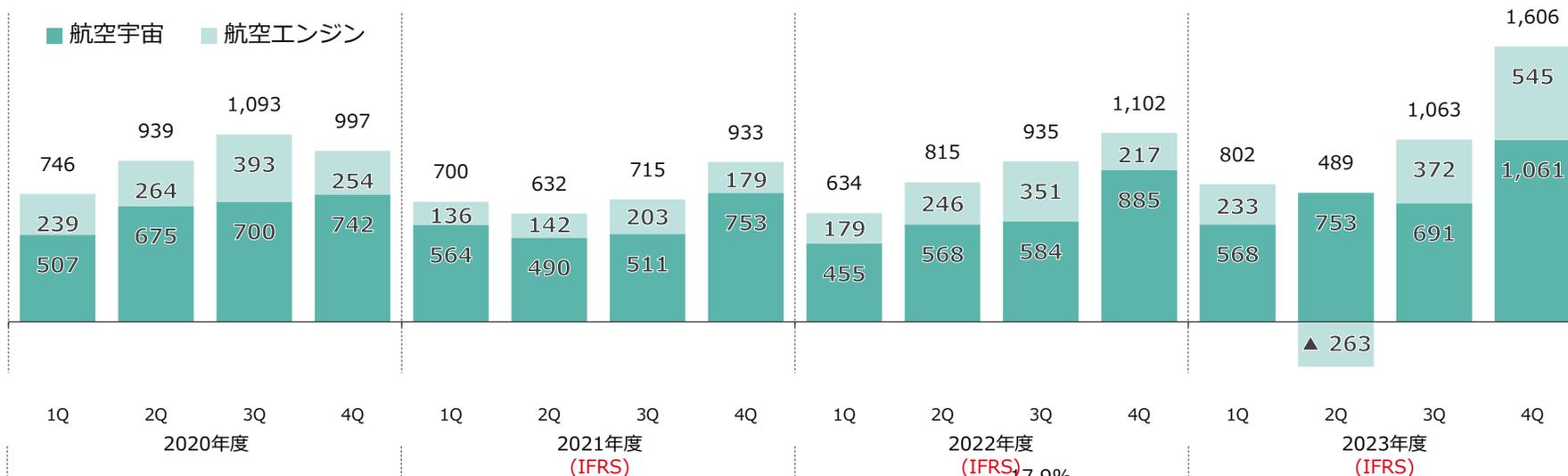
主要航空エンジン分担製造品の売上台数 (単位：台)

| | '22年度 | '23年度 | 増減 |
|---------|-------|-------|-------|
| V2500 | 20 | 6 | ▲ 14 |
| PW1100G | 564 | 675 | + 111 |

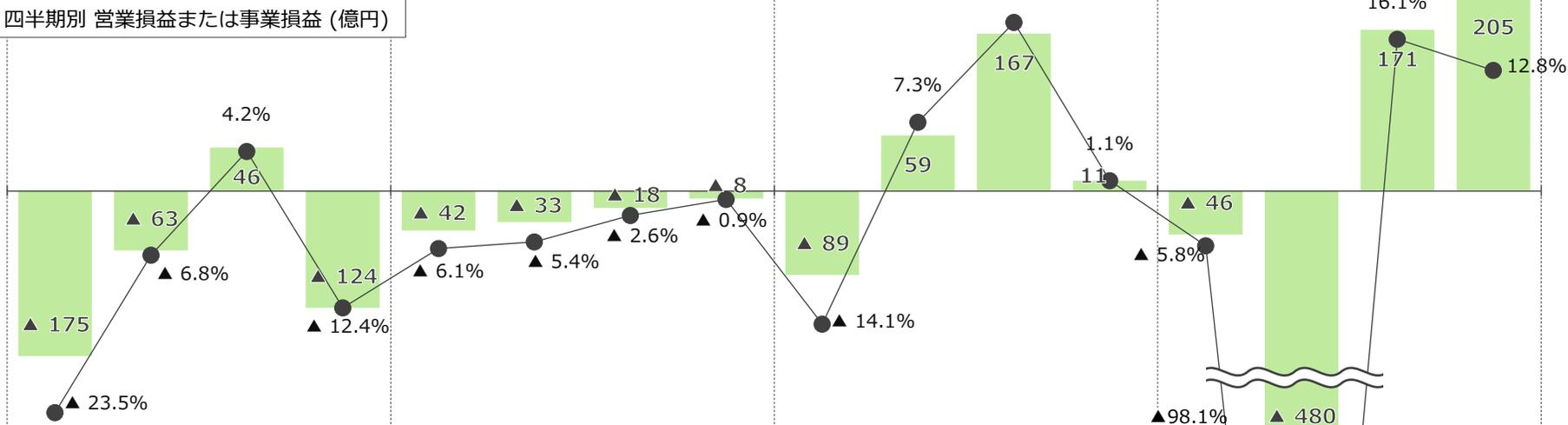
(注) Rolls-Royce向けエンジンは非公表

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)



事業環境・受注動向

- 民間向け
 - 航空旅客需要はコロナ以前の水準にまで回復し、機体のリバウンド需要も旺盛
- 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、需要増や採算性の改善が期待できる

(補足)

当社がIAE社※1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
- ✦ '23年度に本件に係る将来にわたる損失見込み額を一括計上※2しており、現時点で損失見込み額に変更なし (ただし為替変動に伴う評価替の影響を除く)
- ✦ 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

※1 International Aero Engines, LLC

※2 7-9月期に事業損益段階で▲580億円の損失を計上

重点施策と具体的な取り組み

 事業の回復から拡大に向けた体制整備

- 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
- 新たな事業機会獲得に向け業務効率化を推し進め、生産性を向上させる



C-2輸送機
令和5年度に2機受注

 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>

 市場動向を踏まえた技術戦略の推進

- 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年度実績（前期比）

受注高  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期に比べ減少
▲2,244 億円

売上収益  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
+640 億円

事業利益  国内の操業低下があったものの、増収などにより増益
+23 億円

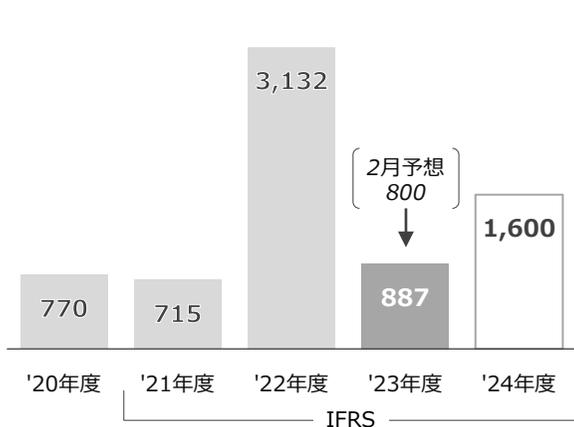
2024年度予想（前期比）

受注高  アジア向け車両の増加などにより増加
+713 億円

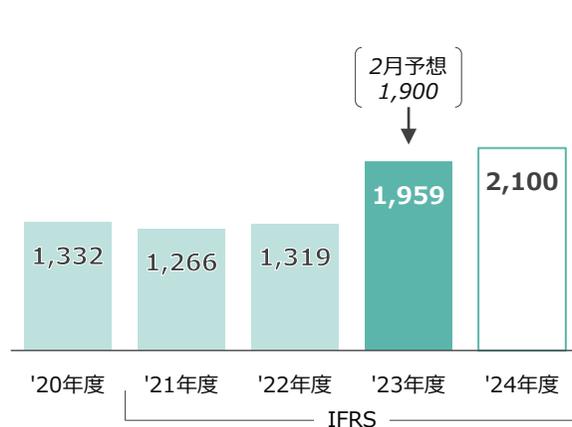
売上収益  国内向け車両の減少はあるものの、北米向け車両の増加などにより増収
+141 億円

事業利益  増収などにより増益
+33 億円

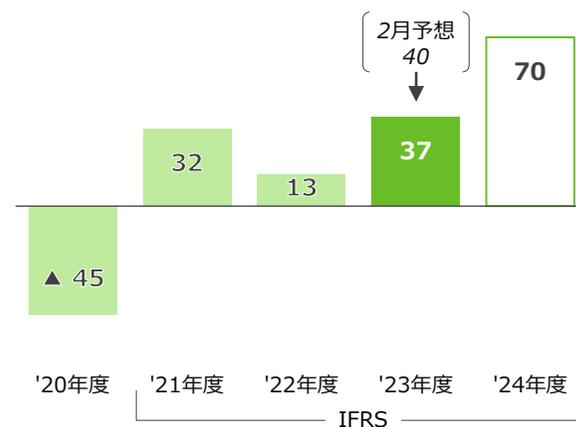
受注高 (億円)



売上高または売上収益 (億円)



営業損益または事業利益 (億円)

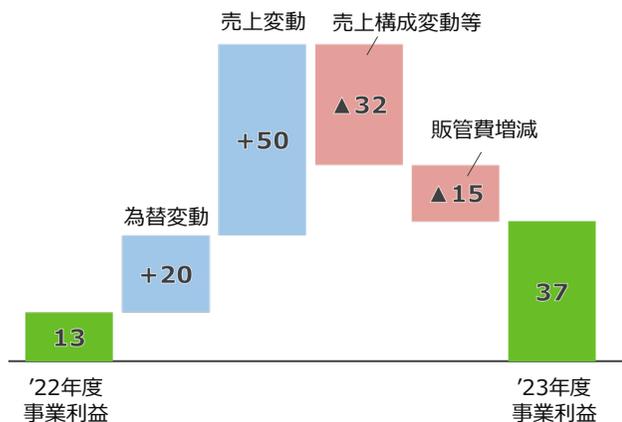


3 セグメント別詳細情報 - 車両

(単位：億円)

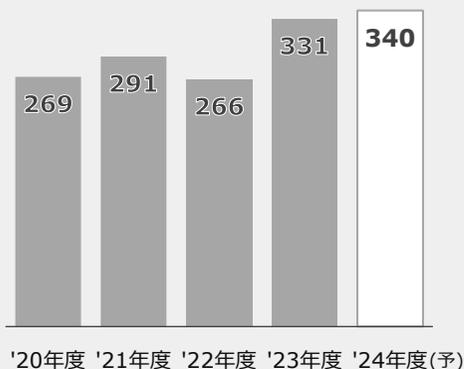
| | '22年度 | '23年度 | | | | '24年度 | |
|-----------|--------------|--------|--------------|-----------|-----------|--------------|-----------|
| | 実績 | 2月予想 | 実績 | 前期比 | 2月予想比 | 予想 | 前期比 |
| 受注高 | 3,132 | 800 | 887 | ▲ 2,244 | + 87 | 1,600 | + 713 |
| うち 国内・アジア | 581 | 760 | 873 | + 292 | + 113 | 1,400 | + 527 |
| 北米 | 2,551 | 40 | 14 | ▲ 2,537 | ▲ 26 | 200 | + 186 |
| 売上収益 | 1,319 | 1,900 | 1,959 | + 640 | + 59 | 2,100 | + 141 |
| うち 国内・アジア | 948 | 800 | 812 | ▲ 135 | + 12 | 650 | ▲ 162 |
| 北米 | 371 | 1,100 | 1,146 | + 775 | + 46 | 1,450 | + 304 |
| 事業利益 | 13 | 40 | 37 | + 23 | ▲ 3 | 70 | + 33 |
| | [利益率] [1.0%] | [2.1%] | [1.9%] | [+ 0.8pt] | [▲ 0.2pt] | [3.3%] | [+ 1.4pt] |

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)

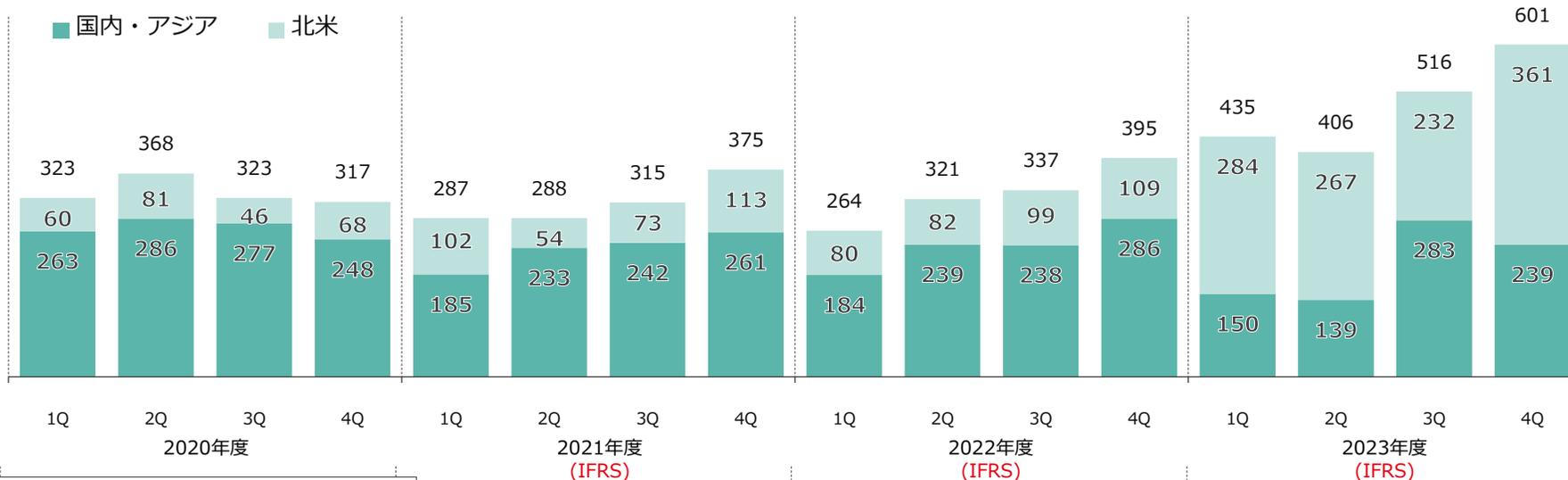


米国ロングアイランド鉄道向け M-9プロジェクトの進捗状況 ('24年3月末)

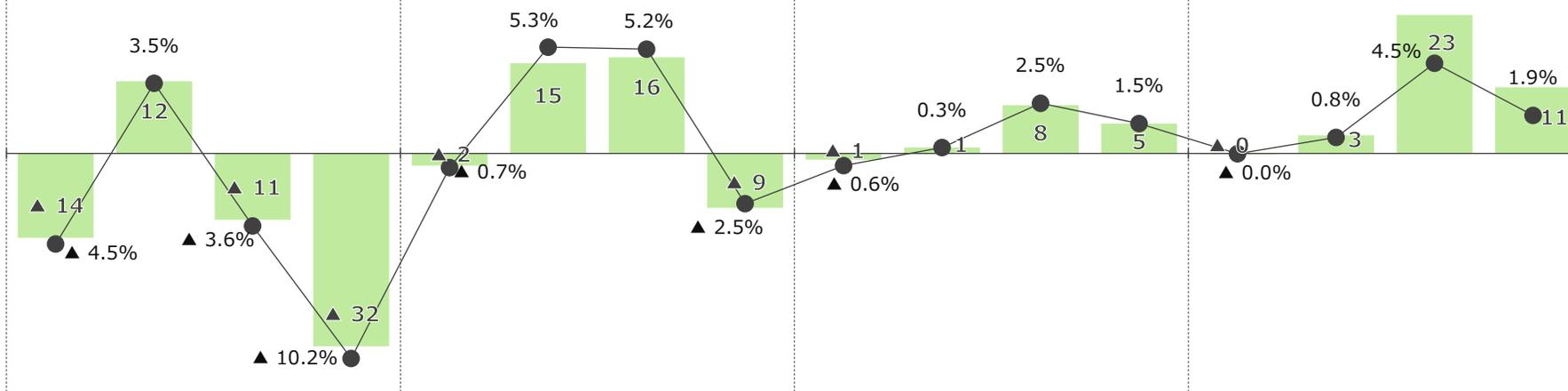
- 全202両のうち、190両が引渡し済み
- 最終号機の納入は**2024年度1Q**を予定

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
- サプライチェーンリスク
 - 電子部品を中心とした機器調達の長期化に注視が必要も、足元での影響は限定的
- 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 | ▶ 全24編成（144両）のうち18編成まで顧客に引渡し済 | 最終車両引渡し 2024年度1Q 基地設備引渡し 2024年度1Q |
| 米国 R211 | ▶ 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 | ▶ 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完了 |

✓ 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

✓ 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

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

2023年度実績（前期比）

受注高  防衛省向け艦艇用機器や国内向けごみ処理施設の受注などがあったものの、LPG/アンモニア運搬船の減少などにより減少
▲373 億円

売上収益  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
+386 億円

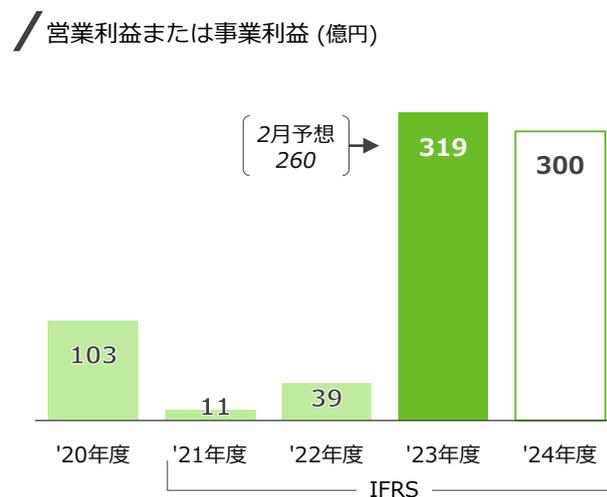
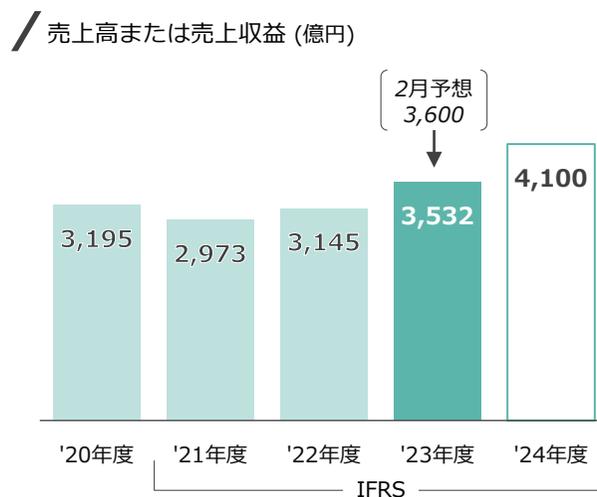
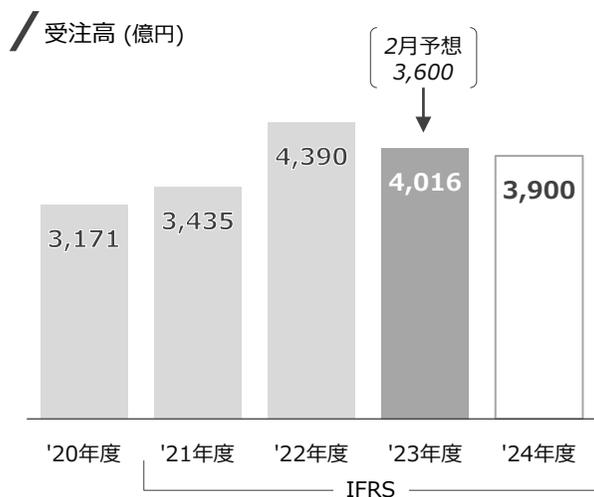
事業利益  増収や持分法投資利益の増加などにより増益
+280 億円

2024年度予想（前期比）

受注高  船舶海洋事業における防衛省向けの増加等はあるものの、プラント事業や船用推進事業の減少等により減少
▲116 億円

売上収益  船用推進事業やエネルギー事業、プラント事業の増加等により増収
+568 億円

事業利益  増収はあるものの、為替レートを前期比で円高前提としていることなどにより減益
▲19 億円

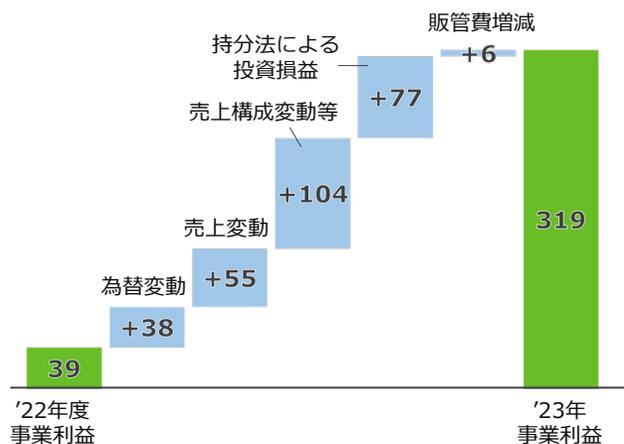


3 セグメント別詳細情報 - エネルギーソリューション&マリン

(単位：億円)

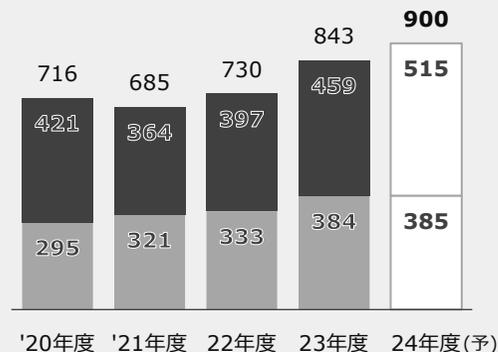
| | '22年度 | '23年度 | | | | '24年度 | |
|--------------------|--------|--------|--------------|-----------|-----------|--------------|-----------|
| | 実績 | 2月予想 | 実績 | 前期比 | 2月予想比 | 予想 | 前期比 |
| 受注高 | 4,390 | 3,600 | 4,016 | ▲ 373 | + 416 | 3,900 | ▲ 116 |
| うち エネルギー・プラント・船用推進 | 2,926 | 3,200 | 3,588 | + 662 | + 388 | 2,900 | ▲ 688 |
| 船舶海洋 | 1,463 | 400 | 427 | ▲ 1,035 | + 27 | 1,000 | + 573 |
| 売上収益 | 3,145 | 3,600 | 3,532 | + 386 | ▲ 68 | 4,100 | + 568 |
| うち エネルギー・プラント・船用推進 | 2,344 | 2,650 | 2,606 | + 262 | ▲ 44 | 3,200 | + 594 |
| 船舶海洋 | 800 | 950 | 925 | + 124 | ▲ 25 | 900 | ▲ 25 |
| 事業利益 | 39 | 260 | 319 | + 280 | + 59 | 300 | ▲ 19 |
| [利益率] | [1.2%] | [7.2%] | [9.0%] | [+ 7.7pt] | [+ 1.7pt] | [7.3%] | [▲ 1.7pt] |
| うち 持分法投資利益 | 60 | 130 | 137 | + 77 | + 7 | 155 | + 18 |

事業損益増減要因 (億円)

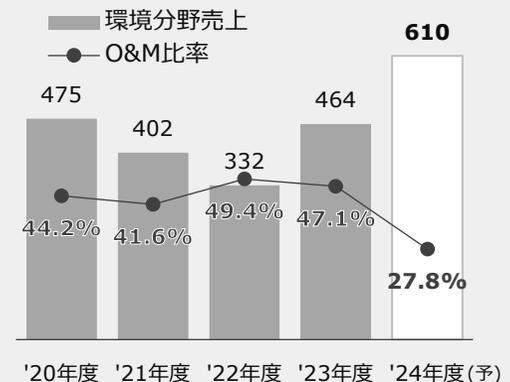


補足情報

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)

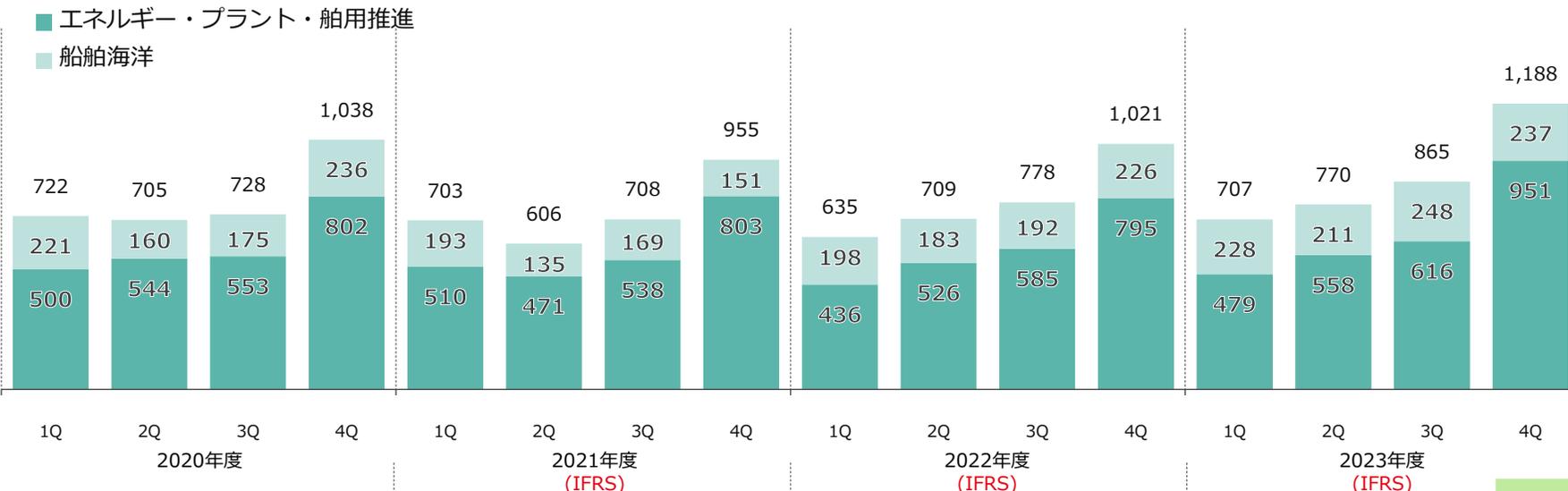


3

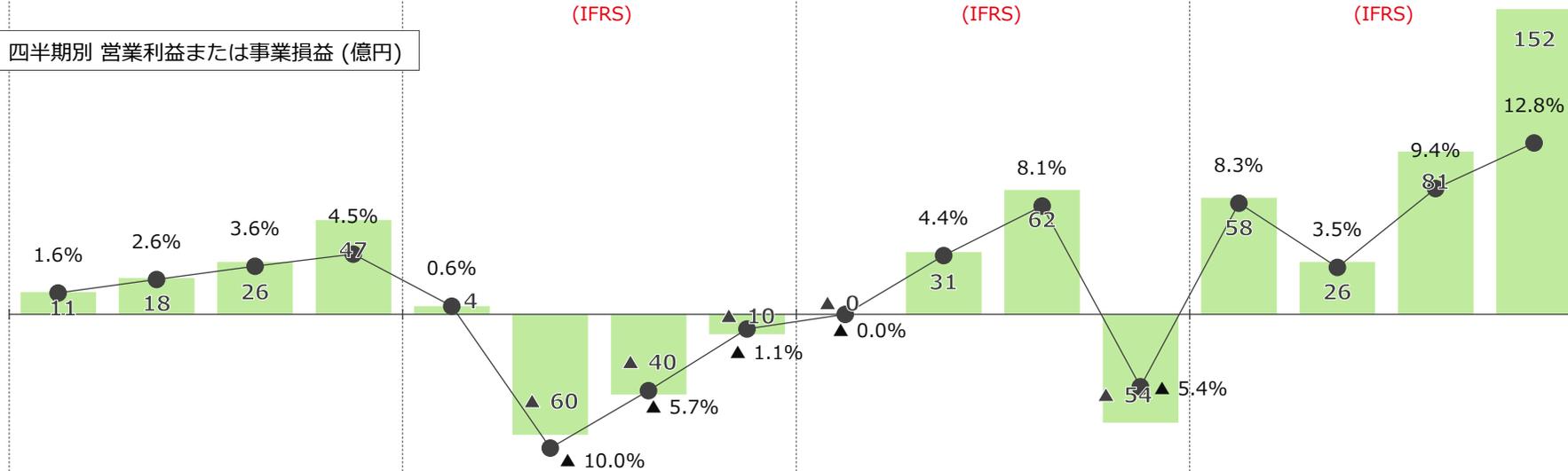
セグメント別詳細情報 - エネルギーソリューション&マリン

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

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 |

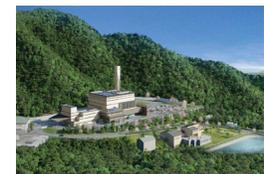
重点施策と具体的な取り組み

✓ 低炭素・脱炭素社会の実現に貢献する製品・サービスの提供

事例(23年度) ごみ処理施設関連

- 1 三田市および久留米市から
新ごみ処理施設2件をDBO方式※1で受注
▶ 最新炉で発電量を増やしカーボンニュートラル※2に貢献
- 2 神戸市、多摩川衛生組合および湯河原町真鶴町衛生組合から
ごみ処理施設の基幹的設備改良工事を受注
▶ 施設の長寿命化と省エネによるCO₂削減に貢献

※1 DBO方式 : Design (設計) Build (建設) Operate (運営)
※2 生ゴミ等 (バイオマス) 由来の電力はカーボンニュートラルとして扱われる



三田市向け新ごみ処理施設完成イメージ

✓ 脱炭素ソリューションの提供へ向けた取り組み

事例(23年度) 水素Ready※3の着実な進捗

- 1 Chevron Phillips Chemical International N.V. (ベルギー) 向けに
DLE※4燃焼器を搭載した1.8MW級ガスタービンコージェネレーションシステム「GPB17D-H2」の水素混焼改造工事を完了、営業運転を開始
- 2 1.8MW級ドライ・**水素専焼**ガスタービン「PUC17MMX」が日刊工業新聞社十大新製品賞 増田賞を受賞

※3 水素燃焼 (混焼・専焼) が可能な状態
※4 Dry Low Emission



GPB17D-H2



PUC17MMX

3 セグメント別詳細情報 - 精密機械・ロボット

2023年度実績（前期比）

受注高  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
▲486 億円

売上収益  同上
▲247 億円

事業利益  減収や操業低下などにより減益
▲106 億円

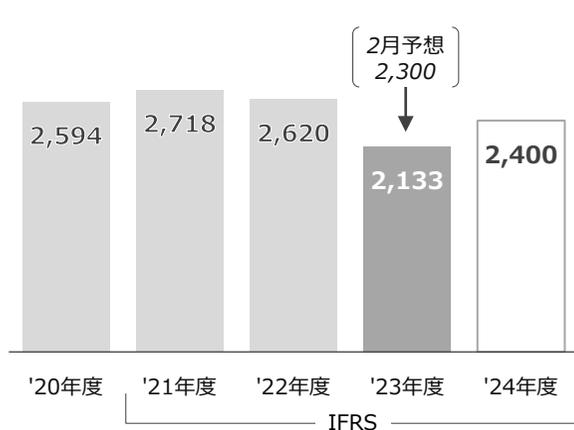
2024年度予想（前期比）

受注高  建設機械市場向け油圧機器や各種ロボットの増加により増加
+267 億円

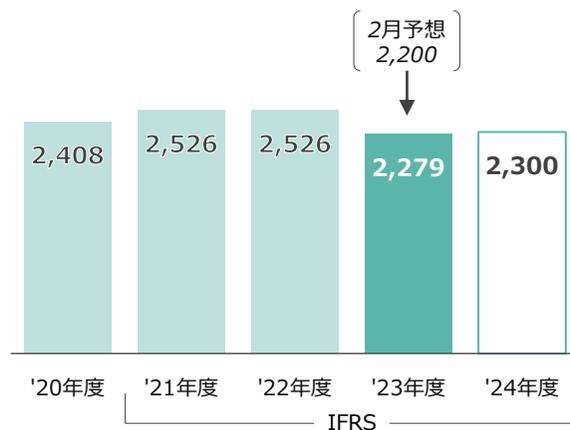
売上収益  半導体製造装置向けロボットの増加などにより増収
+21 億円

事業利益  増収や収益性の改善により増益
+89 億円

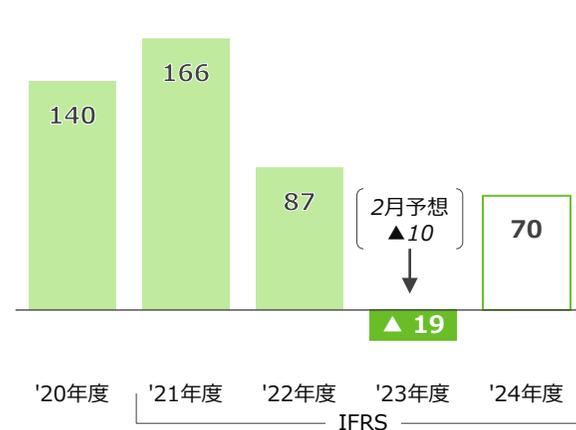
受注高 (億円)



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)

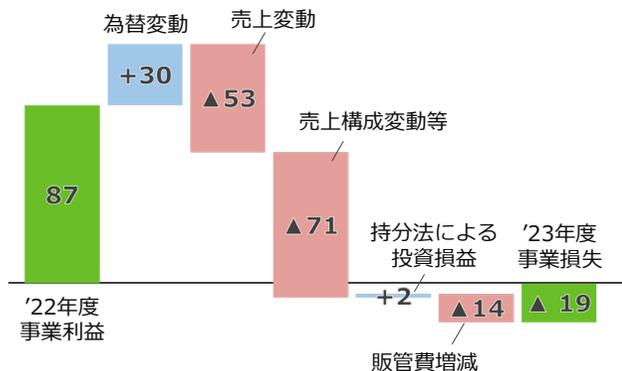


3 セグメント別詳細情報 – 精密機械・ロボット

(単位：億円)

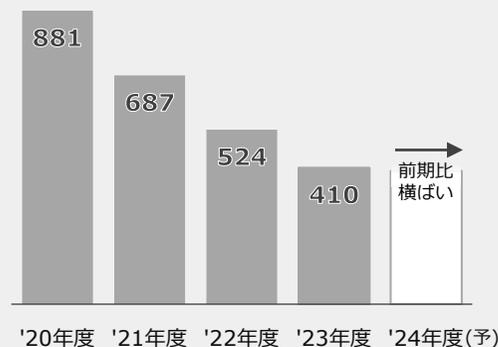
| | '22年度 | '23年度 | | | | '24年度 | |
|------------|--------|----------|--------------|-----------|-----------|--------------|-----------|
| | 実績 | 2月予想 | 実績 | 前期比 | 2月予想比 | 予想 | 前期比 |
| 受注高 | 2,620 | 2,300 | 2,133 | ▲ 486 | ▲ 167 | 2,400 | + 267 |
| うち 油圧機器 | 1,546 | 1,400 | 1,361 | ▲ 185 | ▲ 39 | 1,500 | + 139 |
| ロボット | 1,074 | 900 | 772 | ▲ 301 | ▲ 128 | 900 | + 128 |
| 売上収益 | 2,526 | 2,200 | 2,279 | ▲ 247 | + 79 | 2,300 | + 21 |
| うち 油圧機器 | 1,530 | 1,400 | 1,415 | ▲ 114 | + 15 | 1,400 | ▲ 15 |
| ロボット | 996 | 800 | 863 | ▲ 132 | + 63 | 900 | + 37 |
| 事業損益 | 87 | ▲ 10 | ▲ 19 | ▲ 107 | ▲ 9 | 70 | + 89 |
| [利益率] | [3.5%] | [▲ 0.5%] | [▲ 0.9%] | [▲ 4.3pt] | [▲ 0.4pt] | [3.0%] | [+ 3.8pt] |
| うち 持分法投資損益 | ▲ 27 | ▲ 20 | ▲ 25 | + 2 | ▲ 5 | ▲ 20 | + 5 |

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)

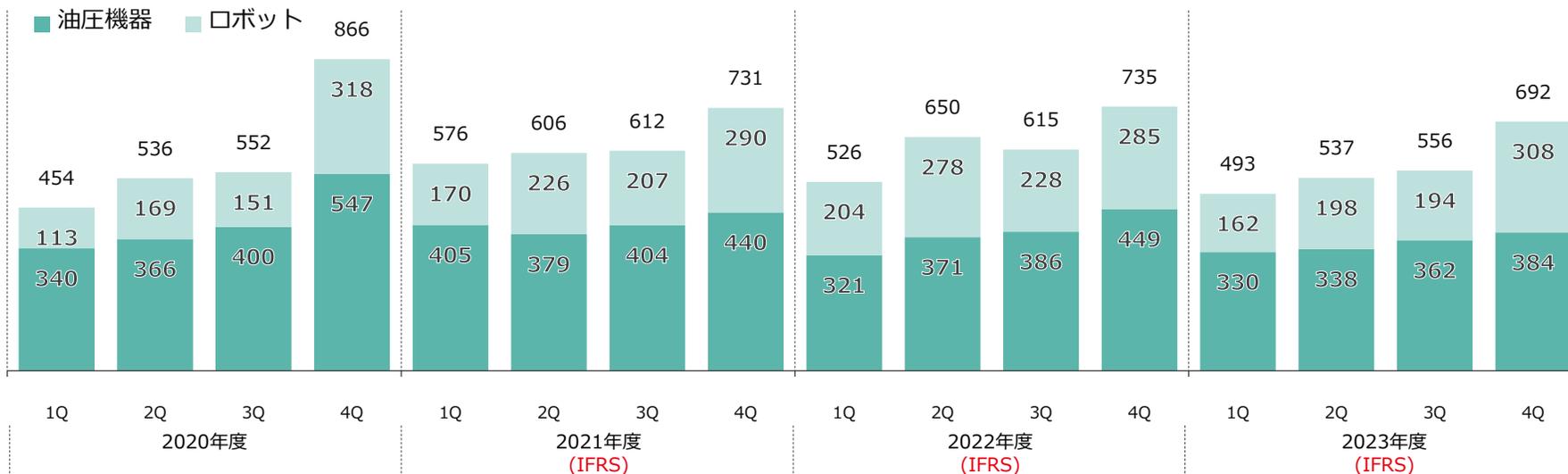
| | '22年度 | '23年度 | '24年度(予) |
|----------|-------|------------|-------------|
| 車体組立・塗装 | 345 | 389 (+44) | 360 (▲29) |
| 半導体 | 437 | 274 (▲163) | 350 (+76) |
| 一般産機・その他 | 324 | 286 (▲38) | 290 (+4) |
| 合計 | 1,106 | 949 (▲157) | 1,000 (+51) |

※ 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 営業利益または事業損益 (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は高止まり

重点施策と具体的な取り組み



油圧事業の発展に向けた施策

建機向け新製品開発/市場開拓

- 電動化・自動化に向け、高い制御技術・開発力を活用し市場を開拓

アフターセールス事業の強化

- 過去の販売実績を活かしたアフターセールスの拡大と販売ネットワーク構築・拡大



建設機械向け新電動油圧システム

水素関連事業/防衛事業の強化

- 水素圧縮機、燃料電池システムなどの開発
- 当社グループ内向け防衛関連製品の拡充



ロボット事業の戦略性ある挑戦

高付加価値領域への集中投資

- 半導体市場の本格的回復に向けた供給体制整備
- 新分野(真空工程・後工程・EFEM・工場自動化etc.)の拡大



半導体向け新分野への拡大

医療向け事業の強化

- 「hinotori™」の普及(メディカロイド社、シスメックス社と共同)
- 遠隔操作技術等による差別化

ブランド力の強化

- ユニコーン企業とのスピード感のある協業推進
- ソーシャルロボット分野の事業化推進

3 セグメント別詳細情報 - パワースポーツ&エンジン

2023年度実績（前期比）

売上収益 
+12 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前年同期並み

事業利益 
▲234 億円

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

2024年度予想（前期比）

売上収益 
+1,276 億円

北米向け四輪車の増加や先進国向け二輪車の増加などにより増収

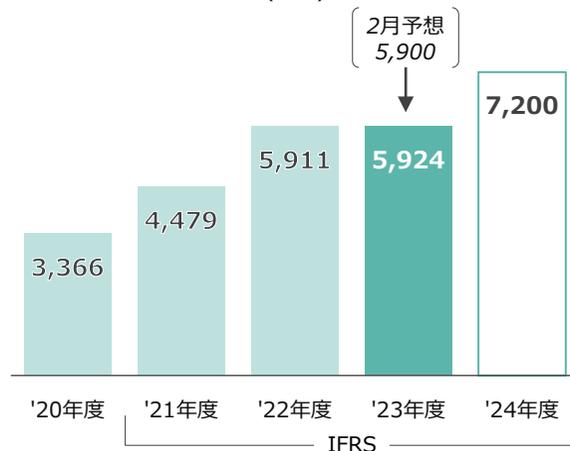
事業利益 
+200 億円

増収や前期にあった米国向け四輪車に係るリコール関連費用※計上の反動などにより増益

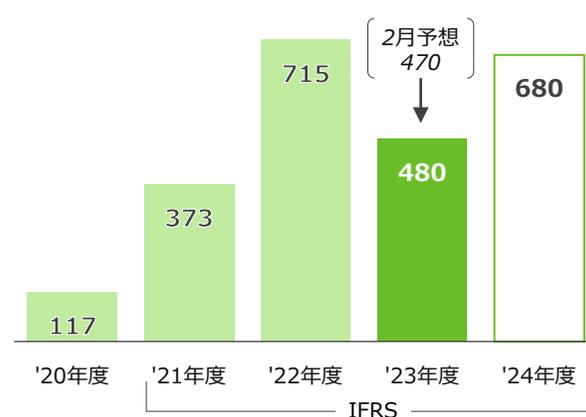
受注高 (億円)

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)



営業利益または事業利益 (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 | | | | '24年度 | |
|-----------|---------|--------|--------------|-----------|-----------|--------------|-----------|
| | 実績 | 2月予想 | 実績 | 前期比 | 2月予想比 | 予想 | 前期比 |
| 売上収益 | 5,911 | 5,900 | 5,924 | + 12 | + 24 | 7,200 | + 1,276 |
| うち 先進国二輪車 | 2,112 | 2,210 | 2,179 | + 67 | ▲ 31 | 2,380 | + 201 |
| 新興国二輪車 | 1,158 | 1,050 | 1,034 | ▲ 123 | ▲ 16 | 1,040 | + 6 |
| 四輪車・PWC | 1,604 | 1,790 | 1,806 | + 201 | + 16 | 2,850 | + 1,044 |
| 汎用エンジン | 1,035 | 850 | 903 | ▲ 132 | + 53 | 930 | + 27 |
| 事業利益 | 715 | 470 | 480 | ▲ 234 | + 10 | 680 | + 200 |
| [利益率] | [12.1%] | [8.0%] | [8.1%] | [▲ 3.9pt] | [+ 0.1pt] | [9.4%] | [+ 1.3pt] |

補足情報

地域別販売台数 (卸売)

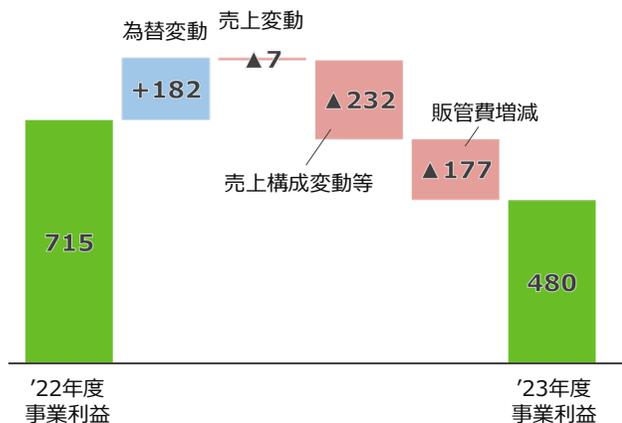
(単位：千台)

| | | '22年度 | '23年度 | 増減 | '24年度(予) |
|---------|--------|-------|-------|------|----------|
| 先進国二輪車 | 日本 | 27 | 31 | + 3 | / |
| | 北米 | 130 | 94 | ▲ 36 | |
| | 欧州 | 67 | 76 | + 9 | |
| | その他※ | 11 | 8 | ▲ 2 | |
| | 小計 | 237 | 211 | ▲ 25 | |
| 新興国二輪車 | フィリピン | 209 | 143 | ▲ 66 | / |
| | インドネシア | 43 | 39 | ▲ 3 | |
| | 中南米 | 11 | 12 | + 0 | |
| | その他※ | 53 | 38 | ▲ 15 | |
| | 小計 | 318 | 233 | ▲ 85 | |
| 四輪車・PWC | 北米ほか | 87 | 88 | + 1 | 140 |

(※) 先進国二輪車および新興国二輪車の「その他」に含まれる国または地域における前期比増減トレンドは以下のとおり

- 豪州： ▶
- 中国： ▶
- タイ： ▶

事業利益増減要因 (億円)



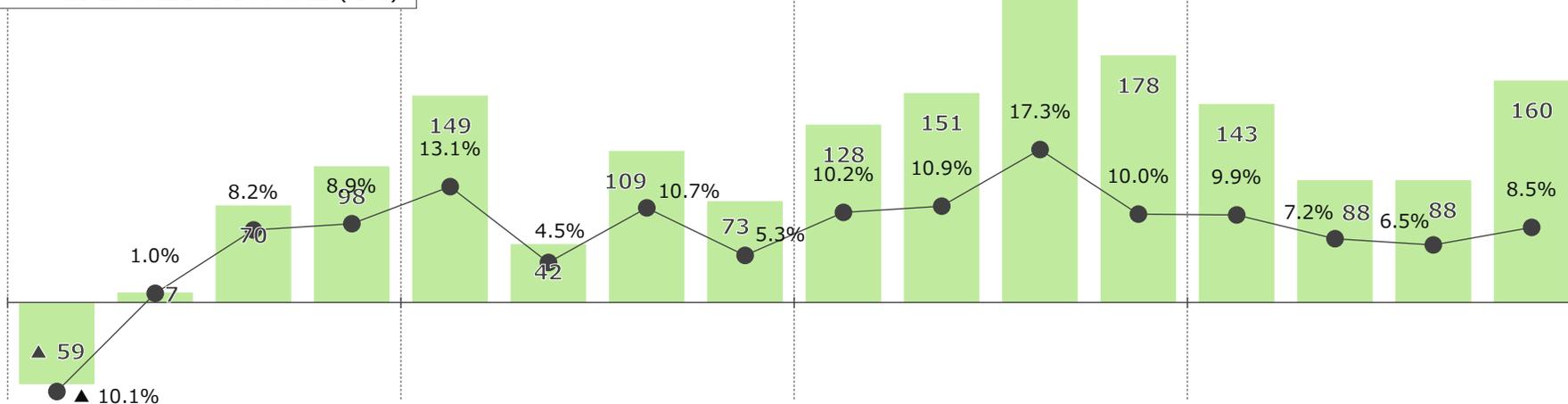
3

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、当社のシェアは新機種投入効果などにより上昇している
 - 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
 - 当社のシェアは上昇傾向
- 欧州
 - 小売市場は堅調に推移しているなかで、当社のシェアは供給力の回復に伴い上昇傾向
- 東南アジア
 - スポーツセグメントは軟調に推移

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
 - 生産能力の向上に向け、米国工場の能力を増強、メキシコ新工場の稼働開始
 - 電動・ハイブリッドモデルの上市
 - 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



メキシコ新工場において
オフロード四輪車の量産を開始



世界初※のストロングハイブリッド
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

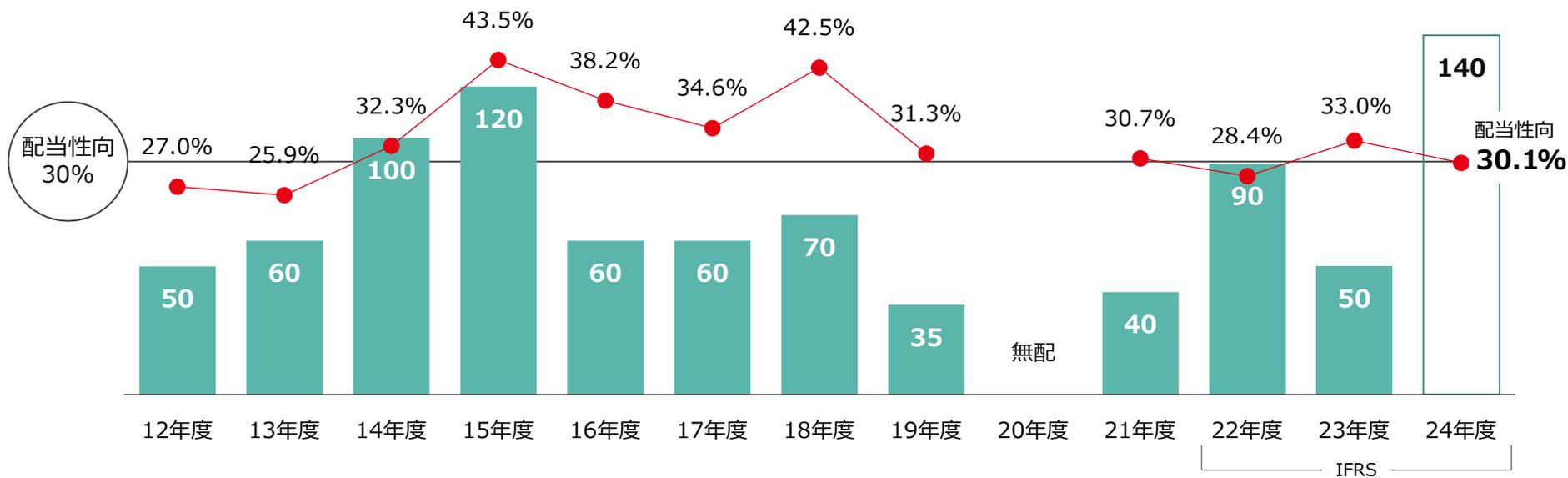
2023年度配当

通期の親会社の所有者に帰属する当期利益は2月公表値から
137億円の上振れ

- ▶ 期末配当を**増配** (20円→30円) し、
1株当たり年間配当は **50円** (配当性向33.0%) を予定

2024年度配当

- ▶ 1株当たり年間配当は **140円** (配当性向30.1%) を予定



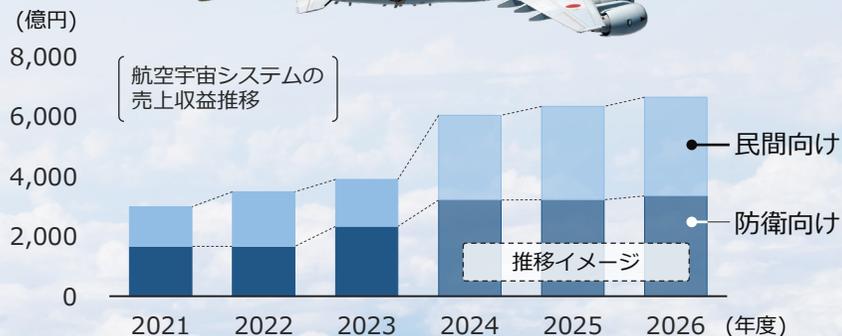
4 プロジェクトトピックス

哨戒機「P-1」
出典：海上自衛隊ホームページ
(但し当社にて写真背景透過加工)



期待高まる航空宇宙システムの成長

- 民間航空市場はコロナ禍の低迷から脱却し、成長軌道に回帰
- 抜本的な防衛力強化という政府方針のもと、防衛事業の高い成長性に期待



Good News



Global air passengers, RPK, billions per month



旅客需要の回復状況 ('24年2月vs'19年2月)

有償旅客キロは、
コロナ前を上回り

+5%
まで成長

国内線
+13%

国際線
+1%
回復ペースが
一段と加速

出所：International Air Transport Association (IATA) より



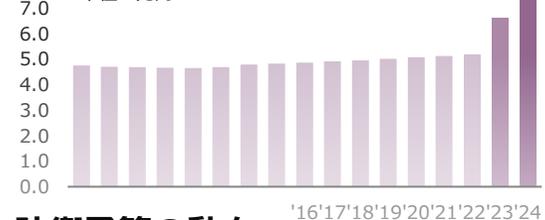
ボーイング社のアナウンス (2024/4/24)

“787型機の生産レートは、一時的に月産5機を下回っているものの、2024年中には再び月産5機に回復し、2026年までには月産10機に引き上げる見通し”

(参考) ボーイング社における787型機の在庫は2024年3月末時点で約60機

出所：The Boeing Company より

防衛関係費 (当初予算) の推移
単位：兆円



防衛予算の動向

2023年度 当初予算 **6.6** 兆円
前年度比 **+27%↑**

2024年度 当初予算 **7.7** 兆円
前年度比 **+17%↑**

政府方針である、防衛費の増額 (2027年度に国内総生産 (GDP) 比2%) が順調に進捗

出所：防衛省・自衛隊ホームページを元に当社作成

4 プロジェクトトピックス

✓ メキシコ工場でおフロード四輪車の量産開始 ——さらなる事業拡大を目指して

- '24年4月「MULE」シリーズの量産を開始
- 生産ラインの自動化を推進し、安定した品質の確保と、素材加工から完成車の組立てまでの一貫生産の実現により、需要変動に対してフレキシブルな生産が可能
- '25年度までに四輪事業の売上収益を約2倍('22年度比)に拡大する計画



当社プレスリリースのURL
https://www.khi.co.jp/pressrelease/detail/20240424_1.html



メキシコ工場外観



年間
生産能力 5万台 **》》 10万台**

生産能力は米国工場とメキシコ工場の合計
現時点では、下段に記載のRIDGEシリーズの生産は米国工場で実施

RIDGE®

YouTubeでの再生回数は
973万回を突破※
Don't Miss It!

新ラインナップ

「RIDGE」シリーズ発売

- これまで当社が参入していなかった新領域（高性能・高価格帯）の製品
- 仕事と遊び両方に対応可能な汎用性を有する「スポーツユーティリティ」モデル
- 2月に米国で開催されたビッグゲームにて大々的な広告宣伝を実施
- '24年2月の販売開始以降、多くの受注を獲得

※ '24年4月末時点

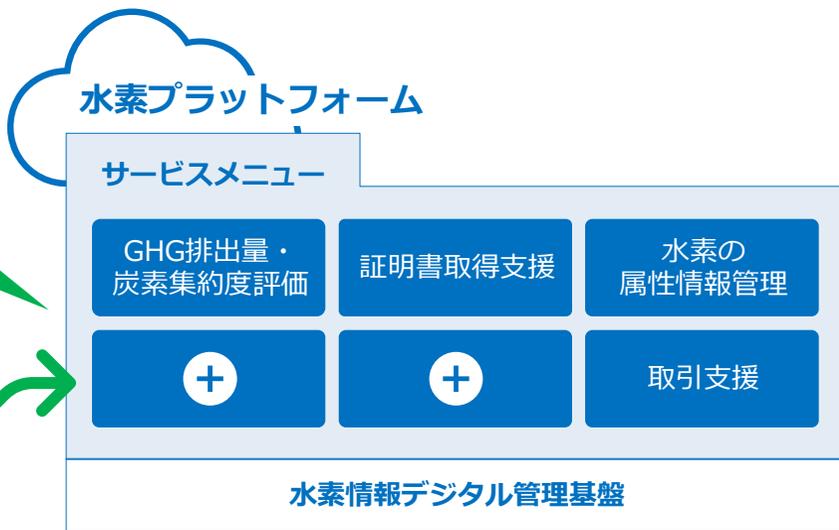


RIDGE XR DELUXE

4 プロジェクトトピックス

✓ 水素取引を支援する『水素プラットフォーム』 —— 水素流通の「見える化」に向けて

- '24年1月 水素流通を一元管理・見える化し、国内外の水素取引を支援するデジタル管理システム『水素プラットフォーム』の基本設計が完了
- '25年中に設計・開発を完了し、'28年頃の商用化を目指す



水素サプライチェーン



水素取引・実測データのインプット
(水素サプライチェーン事業者のデータ)

なぜ、水素流通の「見える化」が必要??

課題



困った…

今後、水素流通網の発展 = 水素製造源の多様化や国際間輸送を含む流通経路の拡大によって、サプライチェーンの各段階における属性情報（所在地やCO₂排出量など）の管理が複雑化する

その課題を

水素プラットフォームが解決!!



楽子!

- ✓ 国際的GHG排出量に関するルールに対応
 - ✓ 証書取得の手間の低減
 - ✓ 非財務情報開示に活用
 - ✓ 水素取引の円滑化
- etc.



当社プレスリリースのURL
https://www.khi.co.jp/pressrelease/detail/20240130_1.html

4 ESGトピックス

☑ 災害発生時に当社が果たすべき役割 —— 被災地に災害支援パッケージを提供

- 国や自治体などと連携して、災害のフェーズに応じた支援をパッケージとして提供する枠組みを策定
- '24年1月に発生した能登半島地震において、パッケージにもとづく支援を展開

| フェーズ | 災害発生 (~24時間) | 緊急対策期 (~72時間) | 応急対策期① (72時間~1週間) | 応急対策期② (1週間~1か月) | 復旧・復興対策期 (1か月~) |
|------------------|---|--|---|--|---|
| 想定される 状況と課題 | <ul style="list-style-type: none"> ● 傷病者が多数発生 ● 救出救助活動が開始 | <ul style="list-style-type: none"> ● 傷病者が医療機関へ ● 物資の供給（避難所） ただし、ライフライン・交通遮断により支援受け入れは限定的 | <ul style="list-style-type: none"> ● 被災状況を徐々に把握 ● 物資の供給（避難所） 人的・物的支援の受け入れが徐々に確立 | <ul style="list-style-type: none"> ● 避難所から仮設住宅へ移行 ● 地域医療が徐々に再開 ● 被災者支援（家屋・緊急インフラ対策） | <ul style="list-style-type: none"> ● 瓦礫処理、インフラリプレイス、経済復興、被災者支援（新生活）、メンタルケアなど |
| 災害支援パッケージ | 義援金拠出、Z-Leg™、K-RACER、バイク提供（物資搬送用）、BCP用品の提供、非常用発電運転・継続支援ほか | | | 災害支援ボランティアほか | 寮・社宅、破碎機の提供ほか |



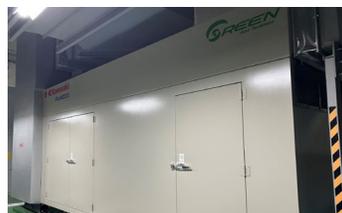
Z-Leg™

ヘリコプターの手配サービス。2024年の能登震災地震では、珠洲市折戸地区、川浦地区の避難所への物資輸送を実施



K-RACER

当社が開発した無人VTOL（垂直離着陸）機。荷揚げ業務の無人化を目指し、山間地での物資輸送の実証試験を実施中



非常用発電装置

日本全国に約8,000台設置。高い始動信頼性により、震災時のライフライン維持に貢献



二輪車

損害を受けた道路での機動性を活かし震災時の輸送に貢献。2016年の熊本地震では物資輸送のために2台提供



オフロード四輪車

MULEを用いた陸上自衛隊の被災地支援（出典：陸上自衛隊広報チャンネル）

4 ESGトピックス

✓ 役員報酬制度の改定（'24年度より適用、'25年度報酬に反映）

詳細はこちらから▼

目的 GV2030の実現に向け、株主をはじめとするステークホルダーとの一層の価値共有と中長期的な企業価値向上を確実なものとするため

当社プレスリリースのURL
https://www.khi.co.jp/pressrelease/news_240509-6.pdf



改定内容

(1) 業績連動性の強化

- 基本報酬を縮小し、短期インセンティブ型報酬を増加
- 長期インセンティブ型報酬のうち、固定付与分を縮小し、業績連動分を増加

(2) 評価指標の新設

- 従業員エンゲージメント指標（活躍社員比率※1）を短期インセンティブ型報酬に反映
- ESG指標※2を長期インセンティブ型報酬に反映
- 株価指標を長期インセンティブ型報酬に反映

／ 現 行

報酬構成比※3

| | |
|------------|---------------------|
| 50% | 基本報酬 |
| 固定 | 役割に応じた定額支給 |
| 30% | 短期インセンティブ型報酬 |
| 業績連動 | 当期利益 短期目標達成度 |
| 20% | 長期インセンティブ型報酬 |
| 固定 | 役割に応じた一定付与……50% |
| 業績連動 | 中長期目標達成度………50% |

／ 改定後

報酬構成比※3

| | |
|------------|----------------------------------|
| 33% | 基本報酬 |
| 固定 | 役割に応じた定額支給 |
| 33% | 短期インセンティブ型報酬 |
| 業績連動 | 当期利益 短期目標達成度 従業員エンゲージメント指標 |
| 33% | 長期インセンティブ型報酬 |
| 固定 | 役割に応じた一定付与……30% |
| 業績連動 | 中長期目標達成度 ESG指標 株価指標 |



70%

※1 仕事に対する意欲・帰属意識が強く、会社・組織から十分にサポートされていると感じている従業員の比率

※2 当社の事業活動におけるCO₂排出削減ならびにCN実現に向けたソリューション提供による世界のCO₂削減への貢献度、第三者機関評価(Dow Jones Sustainability Index)の3つを指標化

※3 前事業年度のグループ連結業績および各指標の目標とする水準を達成し、かつ各役員の設定した前事業年度にかかる目標の達成度が100%の場合。なお、各項目の構成比は社長の例であり、長期インセンティブ型報酬を現行制度においては制度導入当初の株価水準で換算し、改定後においては直近の株価水準で換算しています

／ CDP気候変動調査で2年連続最高評価 「Aリスト企業」認定

造船重機セクターで唯一

CDPが実施した2023年度気候変動調査において、情報開示の透明性とパフォーマンスにおけるリーダーシップが認められ、'22年度に続き「Aリスト企業」に認定



当社プレスリリースのURL
https://www.khi.co.jp/news/detail/20240207_3.html

／ 統合報告書「Kawasaki Report 2023」に対する高評価

'23年10月に発行した「Kawasaki Report 2023」が各所から高い評価を獲得



2年連続

GPIF「改善度の高い統合報告書」
https://www.gpif.go.jp/esgstw/20240221_integration_report.pdf



初受賞

「日経統合報告書アワード2023」優秀賞
https://www.khi.co.jp/news/detail/20240314_1.html



Kawasaki Report 2023 URL
https://www.khi.co.jp/sustainability/library/kawasaki_report/2023.html

／ 「DJSI Asia Pacific Index」に11年連続選定

日本・アジア・オセアニア地域における主要企業約600社から上位20%が毎年選定される指標であり、当社のESGパフォーマンスと充実した公開情報が評価され、継続選定



当社プレスリリースのURL
https://www.khi.co.jp/news/detail/esgdow_jones_sustainability_asia_pacific_index_2023.html.html

Member of
**Dow Jones
Sustainability Indices**
Powered by the S&P Global CSA

／ サステナブルファイナンスへの取り組み

'21年7月のサステナビリティボンド（SDGs債）の発行を皮切りに、環境・社会の持続可能性に貢献する資金調達（サステナブルファイナンス）を実施しており、'23年度には以下の取り組みを実施

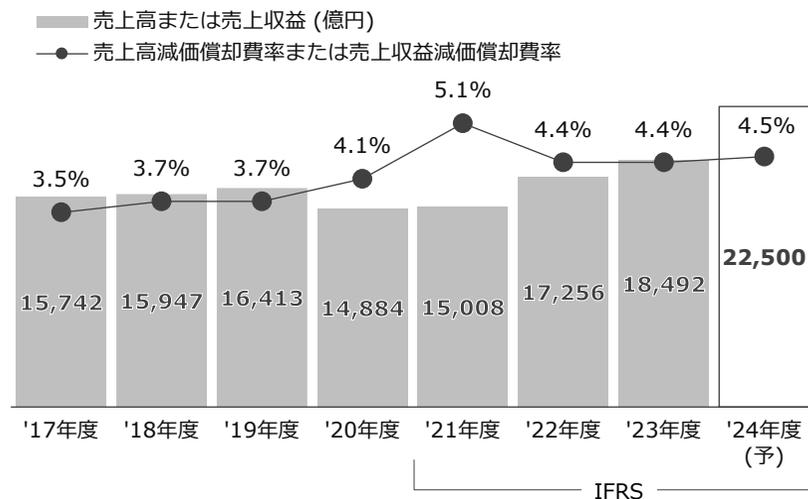
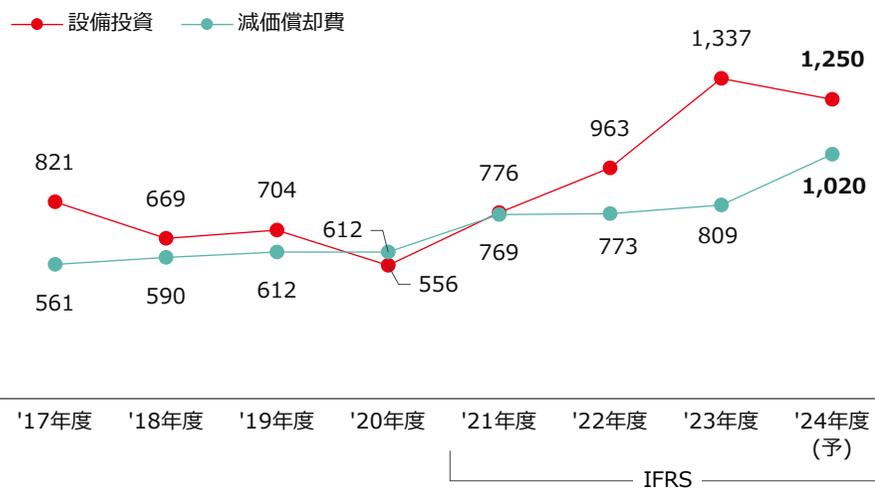
- 長期借入に占めるSFの調達割合が11%→19%に進捗
- マスターフレームワークの策定
https://www.khi.co.jp/pressrelease/detail/20231130_1.html
- トランジション・ボンドの発行
https://www.khi.co.jp/pressrelease/detail/20240116_1.html

／ 社外取締役比率が過半数に

'23年6月に社外取締役比率が13名中7名と過半数になったほか、女性取締役が13名中3名、外国籍取締役が13名中2名と、知識・経験・能力のバランスに加え、多様性を向上

(単位：億円、名)

| | '22年度 | '23年度 | | '24年度予想 | |
|-------|--------|---------------|---------|---------------|---------|
| | 実績 | 実績 | 前期比 | 予想 | 前期比 |
| 設備投資 | 963 | 1,337 | + 374 | 1,250 | ▲ 87 |
| 減価償却費 | 773 | 809 | + 36 | 1,020 | + 211 |
| 研究開発費 | 507 | 535 | + 28 | 630 | + 95 |
| 従業員数 | 38,254 | 39,689 | + 1,435 | 41,920 | + 2,231 |
| うち国内 | 27,583 | 28,099 | + 516 | 29,500 | + 1,401 |
| うち海外 | 10,671 | 11,590 | + 919 | 12,420 | + 830 |



● 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 | 4Q |
| 航空宇宙システム | 374 | 598 | 636 | 2,224 | 604 | 651 | 751 | 1,447 | 1,187 | 744 | 1,392 | 3,600 |
| 航空宇宙 | 275 | 528 | 539 | 1,951 | 459 | 464 | 480 | 1,134 | 1,044 | 980 | 1,080 | 2,463 |
| 航空エンジン | 98 | 69 | 96 | 272 | 144 | 187 | 270 | 313 | 142 | ▲ 236 | 312 | 1,137 |
| 車両 | 93 | 138 | 190 | 292 | 117 | 276 | 2,550 | 188 | 164 | 136 | 117 | 469 |
| 工業ソリューション&マリ | 609 | 1,033 | 890 | 903 | 1,245 | 1,138 | 634 | 1,371 | 1,023 | 1,160 | 628 | 1,204 |
| エネルギー・プラント・船用推進 | 555 | 815 | 558 | 796 | 943 | 966 | 449 | 566 | 947 | 932 | 582 | 1,125 |
| 船舶海洋 | 53 | 217 | 331 | 106 | 301 | 172 | 184 | 805 | 75 | 227 | 45 | 78 |
| 精密機械・ロボット | 651 | 629 | 693 | 743 | 679 | 715 | 580 | 644 | 540 | 490 | 546 | 557 |
| 油圧機器 | 411 | 372 | 461 | 471 | 376 | 431 | 374 | 364 | 366 | 309 | 343 | 342 |
| ロボット | 240 | 256 | 232 | 272 | 303 | 284 | 206 | 279 | 173 | 181 | 202 | 214 |
| 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 | 1,879 |
| その他 | 178 | 221 | 230 | 209 | 213 | 371 | 96 | 183 | 217 | 270 | 235 | 221 |
| 合計 | 3,042 | 3,553 | 3,668 | 5,757 | 4,120 | 4,545 | 6,099 | 5,609 | 4,573 | 4,034 | 4,292 | 7,933 |

● 防衛省向け受注高 (億円)

| | '22年度 実績 | '23年度 | | '24年度 | |
|-------------|-------------|--------------|---------|--------------|-------|
| | | 実績 | 前期比 | 予想 | 前期比 |
| 航空機 他 | 1,496 | 3,966 | + 2,470 | 4,505 | + 539 |
| 航空エンジン | 159 | 524 | + 365 | 165 | ▲ 359 |
| 潜水艦、艦艇用主機 他 | 973 | 1,040 | + 67 | 1,220 | + 180 |
| 合計 | 2,628 | 5,530 | + 2,902 | 5,890 | + 360 |

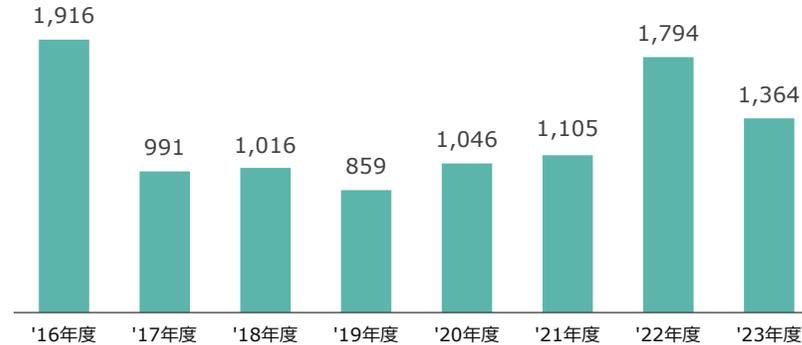
● 防衛省向け売上収益 (億円)

| | '22年度 実績 | '23年度 | | '24年度 | |
|-------------|-------------|--------------|-------|--------------|---------|
| | | 実績 | 前期比 | 予想 | 前期比 |
| 航空機 他 | 1,551 | 1,923 | + 372 | 2,860 | + 937 |
| 航空エンジン | 112 | 175 | + 63 | 260 | + 85 |
| 潜水艦、艦艇用主機 他 | 742 | 787 | + 45 | 880 | + 93 |
| 合計 | 2,405 | 2,885 | + 480 | 4,000 | + 1,115 |

● 受注残高 (億円)

| | '22年度末 実績 | '23年度末 | |
|----------------|--------------|---------------|---------|
| | | 実績 | 増減 |
| 航空宇宙システム | 6,706 | 10,249 | + 3,542 |
| 車両 | 5,705 | 4,900 | ▲ 804 |
| 工機・ソリューション&マリソ | 6,290 | 6,854 | + 564 |
| 精密機械・ロボット | 978 | 836 | ▲ 142 |
| パワー・スポーツ&エンジン | - | - | - |
| その他 | 277 | 388 | + 110 |
| 合計 | 19,959 | 23,229 | + 3,270 |

● 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 実績 | '23年度 | |
|-----|-------------|---------------|---------|
| | | 実績 | 増減 |
| 日本 | 6,829 | 7,315 | + 485 |
| 米国 | 4,994 | 5,512 | + 517 |
| 欧州 | 1,549 | 2,011 | + 462 |
| アジア | 2,755 | 2,588 | ▲ 167 |
| その他 | 1,126 | 1,065 | ▲ 61 |
| 合計 | 17,256 | 18,492 | + 1,236 |

※ 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 実績 | 完工年度 | | | | 受注残 |
|--------|-------------------|-------------|-------|-------|--------|-------|
| | | '23年度 実績 | '24年度 | '25年度 | '26年度~ | |
| | | | 予定 | | | |
| LPG運搬船 | 1 | 4 | 3 | 4 | 2 | 9 |
| 潜水艦 | | | 1 | | 1 | 2 |
| その他 | | | | | | |
| 合計 | 1 | ※1 4 | 4 | 4 | 3 | ※2 11 |

※1 '23年度完工隻数の総トン数：201,600GT

※2 受注残隻数の総トン数：453,600GT (潜水艦の排水トンには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 | '23年度 | '24年度 |
|------------------|-------|-------------|-------|
| | 実績 | 実績 | 予想 |
| 航空宇宙システム | 6.9 | 5.9 | 7.3 |
| 車両 | 0.5 | 2.2 | 1.7 |
| エネルギーソリューション&マリノ | 3.0 | 2.9 | 1.3 |
| 精密機械・ロボット | 2.4 | 1.2 | 1.2 |
| パワースポーツ&エンジン | 7.7 | 6.3 | 8.3 |
| 合計 | 20.5 | 18.5 | 19.8 |

※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)

| | |
|---------|-----|
| '22年度実績 | 5.7 |
| '23年度実績 | 5.5 |
| '24年度予想 | 4.2 |

※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)

| | |
|---------|--------|
| '22年度実績 | 141.38 |
| '23年度実績 | 157.09 |
| '24年度予想 | 150.00 |

(ご参考) ROIC算出式

$$\text{税後ROIC} = \{ \text{親会社の所有者に帰属する当期利益} + \text{支払利息} \times (1 - \text{実効税率}) \} \div \text{投下資本}^{\ast 2}$$

※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”

カワる、
サキへ。
Changing forward

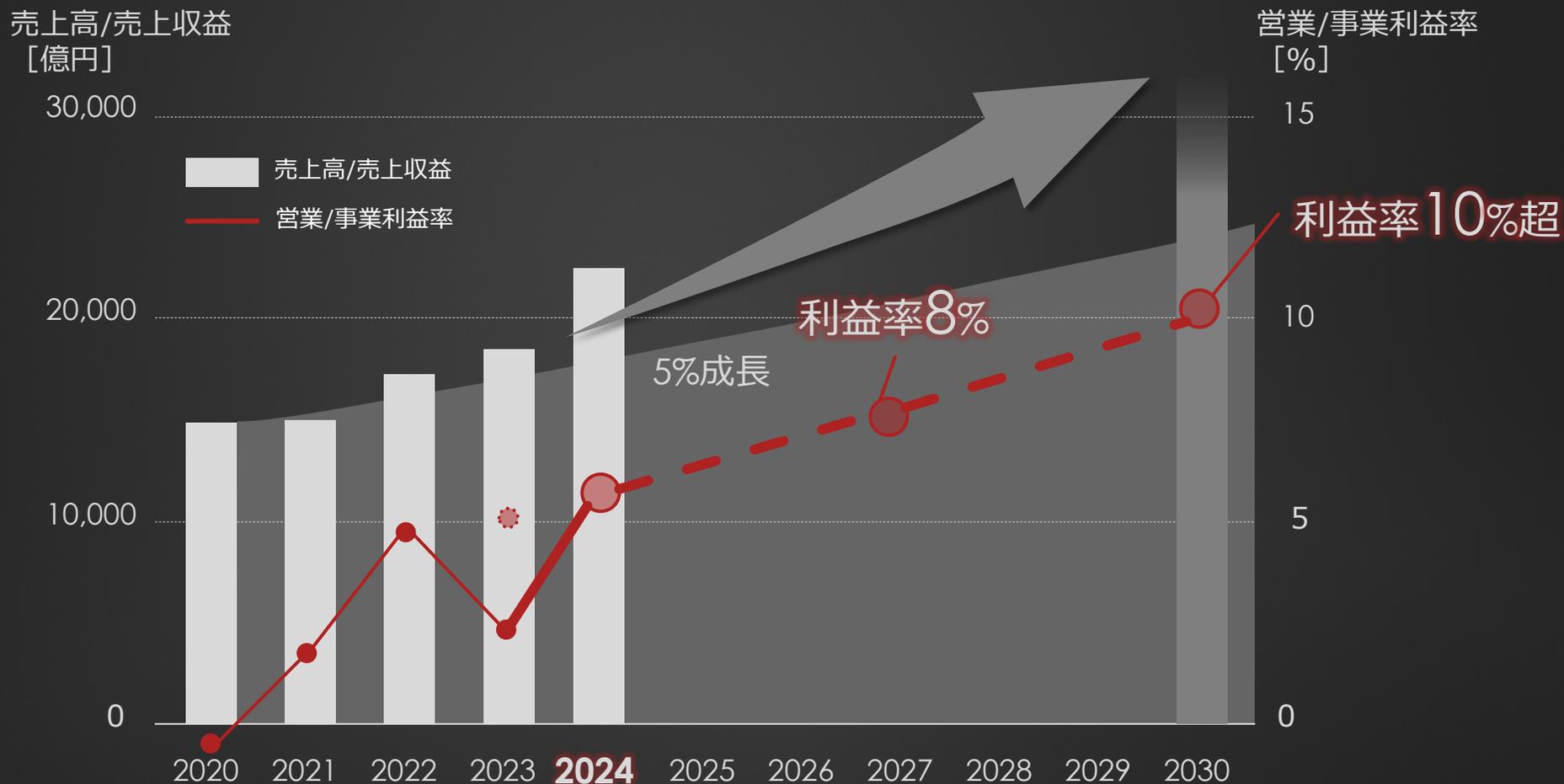
事業成長イメージ

川崎重工業株式会社

2024/5/9

事業成長イメージ（利益）

2024年度は成長軌道に回帰。2027年までに事業利益率8%、2030年までに10%超を実現する





Kawasaki
Powering your potential