

2024年度第3四半期決算説明資料

Financial Results for Third Quarter FY2024
(for the year ending March 31, 2025)

2025年2月7日

川崎重工業株式会社



 **Kawasaki**
Powering your potential

0 目次

1

2024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

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
参考資料	39

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 2024年度3Q決算実績 - サマリー

- ✓ 前年同期比で増収・増益、3Qにおける売上収益としては過去最高を記録
- ✓ 事業ごとに強弱はあるものの、全体としては概ね想定線（11月公表比）

(単位：億円)

	'23年度3Q	'24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	12,901	4,569	4,384	9,265	18,219	+ 5,318
売上収益	12,290	4,442	4,399	5,231	14,073	+ 1,782
事業利益	7	169	308	312	790	+ 782
	[利益率] [0.1%]	[3.8%]	[7.0%]	[6.0%]	[5.6%]	[+ 5.5pt]
税引前四半期損益	▲ 179	258	▲ 21	407	644	+ 823
	[利益率] [▲ 1.5%]	[5.8%]	[▲ 0.5%]	[7.8%]	[4.6%]	[+ 6.0pt]
親会社の所有者に帰属する 四半期損益	▲ 134	153	▲ 17	304	441	+ 576
	[利益率] [▲ 1.1%]	[3.5%]	[▲ 0.4%]	[5.8%]	[3.1%]	[+ 4.2pt]
売上加重平均レート(USD/JPY) ^{※1}	141.02	153.34	149.72	148.10	150.33	+ 9.31
損益影響外貨量(億USD) ^{※2}	12.4	4.9	5.4	5.0	15.3	+ 2.9

留意

'23年度3Qの業績は、PW1100G-JMエンジンの損失を7-9月期に一括計上した影響(事業損益段階では▲580億円)により、低位に留まる
本事象の詳細はP.18
補足情報を参照

※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 為替変動に伴い事業利益に影響を与える外貨量であり、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外貨建売上を含む。但し、PW1100G-JMエンジンの運航上の重要な問題に係る外貨建返金負債残高を除く)。当該数値のセグメント別内訳はP.44を参照

1 2024年度3Q決算実績 – セグメント別

- 
 航空宇宙システムは前年同期に計上した「PW1100G-JMエンジンに係る損失」の反動に加え、航空エンジン事業の採算性改善等により大幅増益 ①
- 
 PS&Eは10-12月期に売上収益・事業利益が大きく伸長（P.33参照） ②

(単位：億円)

	受注高			売上収益			事業損益		
	'23年度3Q	'24年度3Q	増減	'23年度3Q	'24年度3Q	増減	'23年度3Q	'24年度3Q	増減
航空宇宙システム	3,325	6,801	+ 3,476	2,355	3,544	+ 1,189	▲ 355	293	+ 649
車両	418	410	▲ 7	1,358	1,427	+ 68	26	41	+ 15
I補機・ソリューション&マリン	2,812	4,285	+ 1,472	2,343	2,609	+ 266	166	251	+ 84
精密機械・ロボット	1,576	1,858	+ 282	1,587	1,688	+ 101	▲ 43	32	+ 76
パワー・スプーツ&エンジン	4,044	4,172	+ 128	4,044	4,172	+ 128	320	287	▲ 32
その他	724	690	▲ 33	602	630	+ 28	15	36	+ 21
調整額※	-	-	-	-	-	-	▲ 121	▲ 153	▲ 31
合計	12,901	18,219	+ 5,318	12,290	14,073	+ 1,782	7	790	+ 782

※ 「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 2024年度3Q決算実績 – 損益計算書

(単位：億円)

	'23年度3Q	百分率	'24年度3Q	百分率	増減
売上収益	12,290	100.0	14,073	100.0	+ 1,782
売上原価	10,382	84.5	11,134	79.1	+ 751
売上総利益	1,907	15.5	2,938	20.9	+ 1,030
販売費および一般管理費	1,961	16.0	2,262	16.1	+ 300
うち 給料および手当	548		602		+ 54
研究開発費	366		393		+ 27
その他	1,047		1,265		+ 218
持分法による投資利益	61		135		+ 73
その他の収益および費用(▲は損)	0		▲ 21		▲ 21
うち 固定資産売却益	7		9		+ 2
その他	▲ 7		▲ 31		▲ 23
事業利益	7	0.1	790	5.6	+ 782

要因説明

- ① PW1100G-JMエンジンの運航上の重要な問題に係る損失を計上(売上収益の減額)したことに伴い、売上原価率が悪化
- ② 事業拡大に伴う自然増に加え、インフレ進行に伴う各種費用の増加および円安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の業績伸長

1 2024年度3Q決算実績 – 損益計算書

(単位：億円)

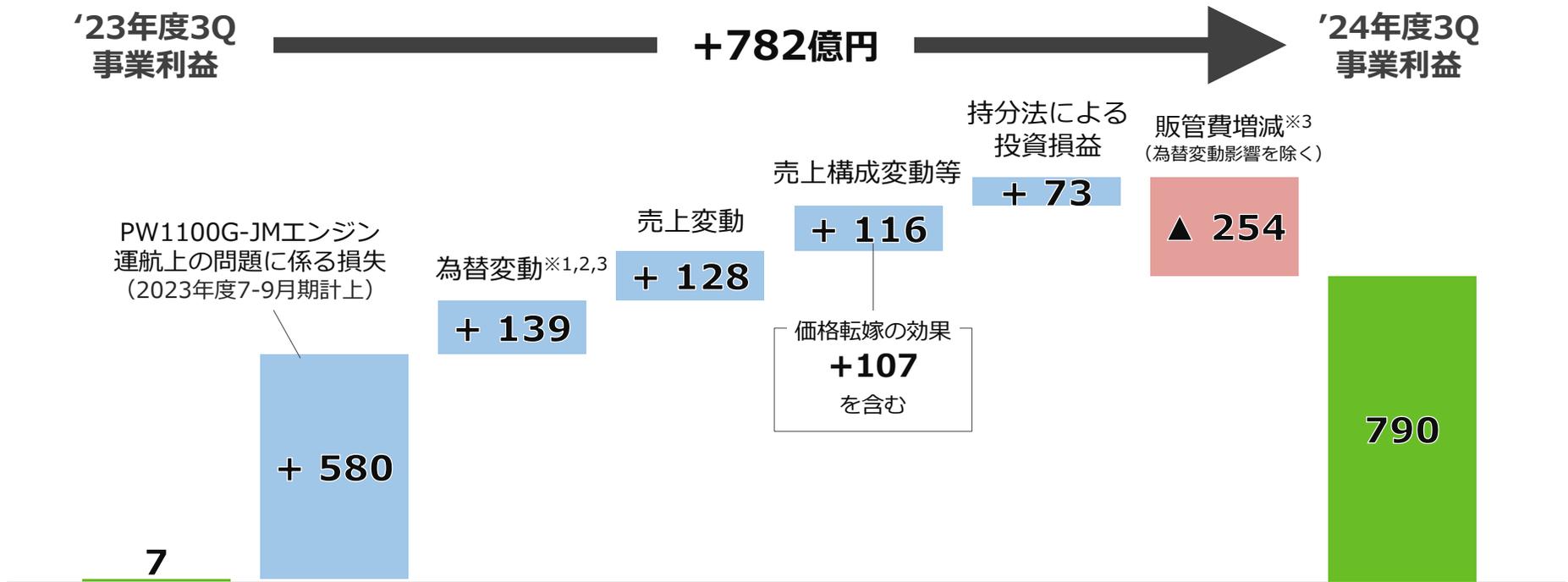
	'23年度3Q	百分率	'24年度3Q	百分率	増減
金融収益および費用(▲は損)	▲ 186		▲ 145		+ 40
うち 金融収支(受取配当金含む)	▲ 38		▲ 77		▲ 39
為替差損益	▲ 108		▲ 21		+ 87
その他	▲ 39		▲ 47		▲ 7
税引前四半期損益	▲ 179	▲ 1.5	644	4.6	+ 823
法人所得税費用	▲ 60		181		+ 242
非支配持分に帰属する四半期利益	16		21		+ 4
親会社の所有者に帰属する四半期損益	▲ 134	▲ 1.1	441	3.1	+ 576

要因説明

- ④ USD/JPYのレート差
 '23年度期末日レート
 151.40円
 '24年度3Q末日レート
 158.17円
 '24年度3Q
 売上加重平均レート
 150.33円
- 外貨建債権の換算評価益
 はあるものの、外貨建借
 入金の換算評価損が発生

2024年度3Q決算実績 – 事業損益増減要因

- ✓ 売上変動では航空宇宙システムやES&Mが貢献
- ✓ 売上構成変動等では航空エンジン事業での採算性改善が大きく寄与



- ※1 USDやEURを含む複数種類の通貨の変動に伴う事業利益への直接的な影響額を示していますが、間接的な影響額（物価変動影響など）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 PW1100G-JMエンジンの運航上の重要な問題に係る外貨建返金負債残高の為替変動に伴う評価替え影響（▲42億円）を含む
- ※3 従来、「販管費増減」は損益計算書表示上の増減値を示していましたが、2024年度2Q決算説明資料以降、当該項目から為替変動による影響を控除した増減値を示すよう変更しています。また、当該項目から控除された為替変動による影響は「為替変動」に含まれます（P.16以降に掲載されている各セグメントの増減要因グラフも同様）

(単位：億円)

	'23年度3Q 事業損益	増減要因					増減計	'24年度3Q 事業利益	
		為替変動※1	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※3 (▲は増加)			PW1100G-JM 運航上の問題 に係る損失
航空宇宙システム	▲ 355	※2 5	76	58		▲ 70	580	649	293
車両	26	42	1	▲ 22	0	▲ 6		15	41
工機・ソリューション&マリ	166	10	51	▲ 19	64	▲ 22		84	251
精密機械・ロボット	▲ 43	15	15	28	9	9		76	32
パワー・スポーツ&エンジン	320	67	▲ 21	62		▲ 140		▲ 32	287
その他	15	0	6	12	0	3		21	36
調整額	▲ 121			▲ 2	▲ 0	▲ 29		▲ 31	▲ 153
合計	7	139	128	116	73	▲ 254	580	782	790

※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 PW1100G-JMエンジンの運航上の重要な問題に係る外貨建返金負債残高の為替変動に伴う評価替え影響 (▲42億円) を含む

※3 為替変動影響を除く

'23年度10-12月期に計上した
米国向け四輪車に係るリコール
関連費用の影響を含む

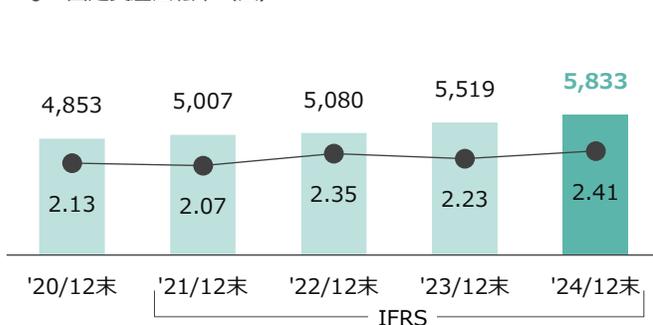
(単位：億円)

	'23年度末		'24年度 3Q末		増減
		百分率		百分率	
現金および現金同等物	841		1,290		+ 448
売掛債権 (契約資産を含む)	7,703		8,150		① + 446
棚卸資産	7,102		8,630		② + 1,528
その他	1,621		2,514		+ 892
流動資産 計	17,269	64.4	20,585	67.6	+ 3,316
有形・無形固定資産	5,659		5,833		+ 173
使用権資産	648		654		+ 6
繰延税金資産	1,174		1,206		+ 32
その他	2,050		2,177		+ 127
非流動資産 計	9,532	35.6	9,872	32.4	+ 339
資産合計	26,801	100.0	30,457	100.0	+ 3,655

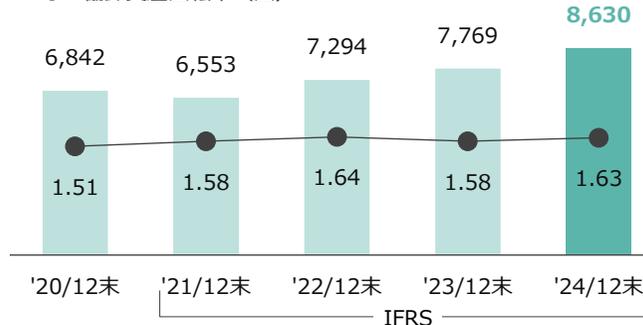
要因説明

- ① 航空宇宙システムや船舶海洋事業等で増加
- ② PS&Eや航空宇宙システム等で増加

■ 有形・無形固定資産 (億円)
● 固定資産回転率 (回)



■ 棚卸資産 (億円)
● 棚卸資産回転率 (回)



(単位：億円)

	'23年度末	百分率	'24年度 3Q末	百分率	増減
買掛債務	4,519		4,847		+ 328
有利子負債	6,539		9,082		③ + 2,543
契約負債（前受金）	2,654		3,159		④ + 504
受注工事損失引当金	56		64		+ 7
退職給付に係る負債	746		788		+ 42
その他	5,739		5,611		▲ 127
負債計	20,256	75.6	23,554	77.3	+ 3,298
親会社の所有者に帰属する持分	6,340		6,677		+ 336
非支配持分	204		225		+ 20
資本計	6,545	24.4	6,903	22.7	+ 357
負債および資本合計	26,801	100.0	30,457	100.0	+ 3,655

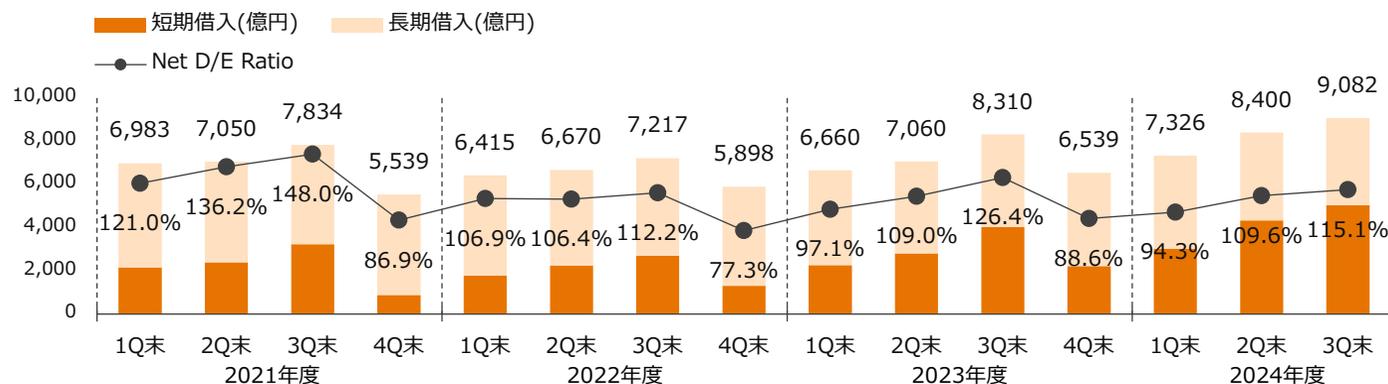
要因説明

- ③ 前年度末比での借入増は平常の事業サイクル
- ④ 航空宇宙事業や船舶海洋事業等で増加

補足情報

Cash Conversion Cycle
の推移（単位：日）

	CCC
'20年度3Q末	168
'21年度3Q末	178
'22年度3Q末	157
'23年度3Q末	168
'24年度3Q末	179



主としてPS&Eにおける計画対比での末端販売遅延による売上債権回転日数の長期化や、リコール(P.31参照)等を背景とした四輪卸売遅延による棚卸資産回転日数の長期化により悪化

(単位：億円)

	'23年度3Q	'24年度3Q	増減
税引前四半期利益	▲ 179	644	+ 823
減価償却費	610	653	+ 43
運転資本構成項目の増減額	▲ 1,002	▲ 1,600	▲ 598
うち 売上債権 ^{※1} の増減額(▲は増加)	▲ 195	▲ 415	▲ 219
棚卸資産の増減額(▲は増加)	▲ 803	▲ 1,446	▲ 642
仕入債務の増減額(▲は減少)	173	296	+ 123
前渡金の増減額(▲は増加)	15	▲ 519	▲ 535
契約負債 ^{※2} の増減額(▲は減少)	▲ 191	484	+ 676
その他	▲ 407	▲ 480	▲ 72
営業活動によるキャッシュ・フロー	▲ 979	▲ 781	+ 197
有形・無形固定資産の取得による支出	▲ 805	▲ 770	+ 35
有形・無形固定資産の売却による収入	24	29	+ 5
その他	▲ 29	▲ 58	▲ 28
投資活動によるキャッシュ・フロー	▲ 811	▲ 799	+ 11
フリー・キャッシュ・フロー	▲ 1,790	▲ 1,581	+ 209
借入金および社債の純増減額(▲は減少)	2,409	2,585	+ 176
配当金の支払額(非支配株主への支払を除く)	▲ 131	▲ 161	▲ 29
債権流動化による収入および返済による支出	▲ 576	▲ 156	+ 419
その他	▲ 233	▲ 226	+ 7
財務活動によるキャッシュ・フロー	1,467	2,041	+ 574

※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

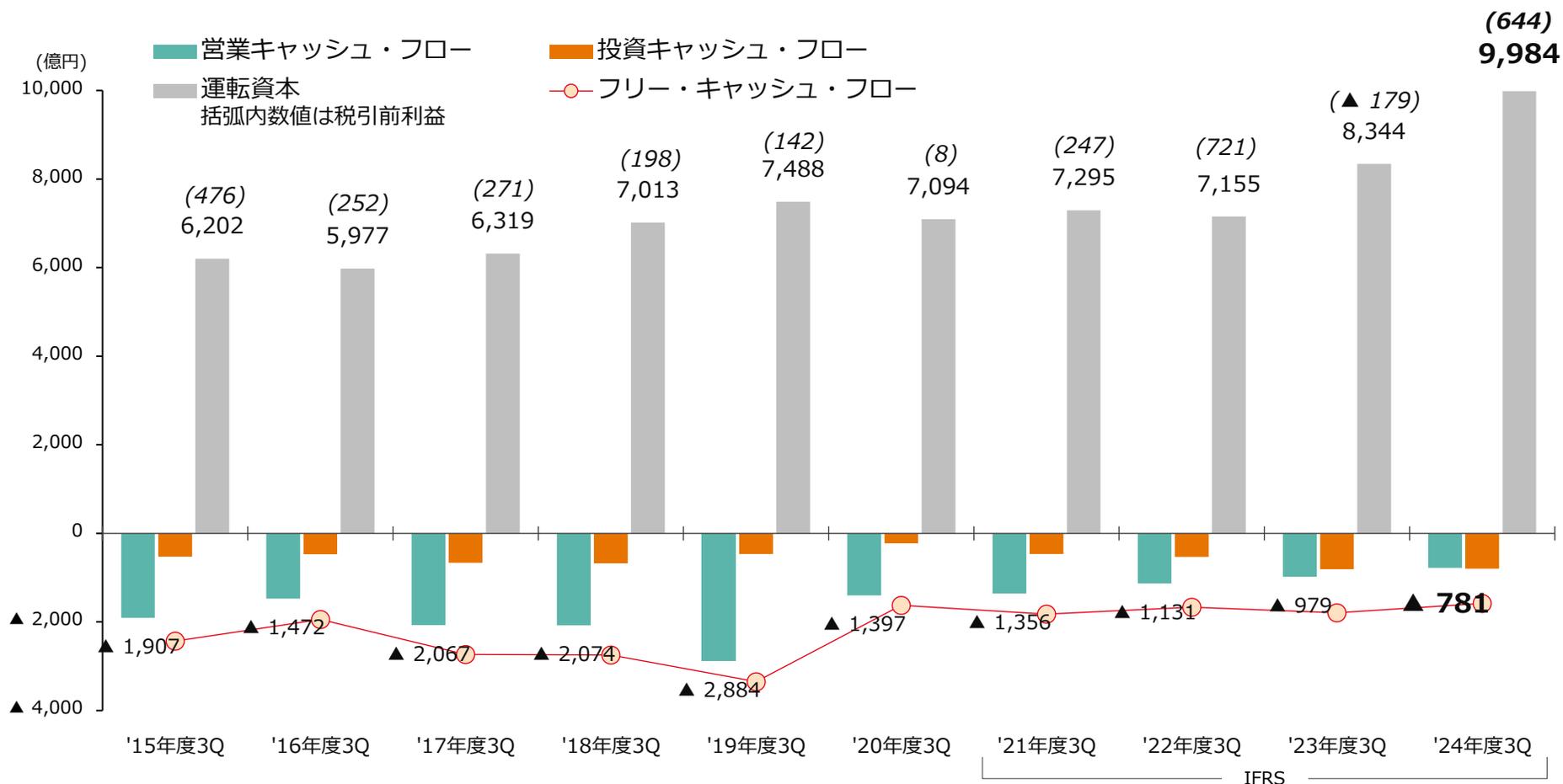
- ① '23年度3Q：
PS&Eで債権回収が進捗したものの、航空宇宙システムでの債権および棚卸資産の増加やPS&Eでの棚卸資産の増加等により運転資本構成項目で資金流出
- '24年度3Q：
航空宇宙事業で契約負債（前受金）の獲得があったものの、PS&Eや航空宇宙システムで棚卸資産の増加があり、運転資本構成項目で資金流出



3Qにおける営業CFは赤字ながらも、過年度比較では改善傾向



足元の運転資本増加は受注系事業の急回復やPS&Eの生産拡大によるもの



2 2024年度業績予想 - サマリー

- ☑ 事業ごとに濃淡はあるものの、事業利益は前回公表値から据え置き
- ☑ 税前利益・純利益は為替前提レートの変更に伴う為替差損益の改善を織り込み、見通しを引き上げ

(単位：億円)

	'23年度 実績	'24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	20,834	24,300	25,600	+ 4,766	+ 1,300	18,219	7,381
売上収益	18,492	21,800	21,600	+ 3,108	▲ 200	14,073	7,527
事業利益	462	1,300	1,300	+ 838	-	790	510
	[利益率] [2.5%]	[6.0%]	[6.0%]	[+ 3.5pt]	[-]	[5.6%]	[6.8%]
税引前当期利益	319	950	1,000	+ 681	+ 50	644	356
	[利益率] [1.7%]	[4.4%]	[4.6%]	[+ 2.9pt]	[+ 0.2pt]	[4.6%]	[4.7%]
親会社の所有者に帰属する 当期利益	253	730	780	+ 527	+ 50	441	339
	[利益率] [1.4%]	[3.3%]	[3.6%]	[+ 2.2pt]	[+ 0.2pt]	[3.1%]	[4.5%]
税後ROIC	2.8%	6.5%	7.2%	+ 4.4pt	+ 0.7pt	-	-
売上加重平均レート(USD/JPY)	142.54	140.00	-	-	-	150.33	150.00
損益影響外貨量(億USD) [※]	18.5	17.1	16.7	▲ 1.8	▲ 0.4	15.3	1.4

※ 為替変動に伴い事業利益に影響を与える外貨量であり、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外貨建売上を含む）。当該数値のセグメント別内訳はP.44を参照

2 2024年度業績予想 - セグメント別

- 
 航空宇宙システムはPW1100Gエンジンに係る外貨建返金負債の為替前提レート変更に伴う評価替え影響などにより、見通しを引き下げ ①
- 
 ES&Mは複数プロジェクトの採算性改善により、見通しを引き上げ ②

(単位：億円)

	受注高				売上収益				事業損益			
	'23年度	'24年度予想			'23年度	'24年度予想			'23年度	'24年度予想		
	実績	従来予想	修正予想	修正額	実績	従来予想	修正予想	修正額	実績	従来予想	修正予想	修正額
航空宇宙システム	6,926	7,700	8,100	+ 400	3,961	5,700	5,700	-	▲ 150	520	460	▲ 60
車両	887	1,600	2,200	+ 600	1,959	2,100	2,200	+ 100	37	70	80	+ 10
イ礼ギ-リユ-シヨ&マリ	4,016	5,000	5,500	+ 500	3,532	4,000	4,000	-	319	320	400	+ 80
精密機械・ホ-ット	2,133	2,400	2,400	-	2,279	2,400	2,300	▲ 100	▲ 19	80	70	▲ 10
パワ-スツ&インジ-ン	5,924	6,600	6,400	▲ 200	5,924	6,600	6,400	▲ 200	480	510	480	▲ 30
その他	945	1,000	1,000	-	835	1,000	1,000	-	11	50	50	-
調整額*	-	-	-	-	-	-	-	-	▲ 217	▲ 250	▲ 240	+ 10
合計	20,834	24,300	25,600	+ 1,300	18,492	21,800	21,600	▲ 200	462	1,300	1,300	-

*「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

2024年度3Q実績（前年同期比）

受注高  PW1100G-JMエンジンに係る損失計上（受注高の減額）があった前年同期と比べ、防衛省向けや、民間機向け航空エンジンが増加したことにより増加
+3,476 億円

売上収益  同上
+1,189 億円

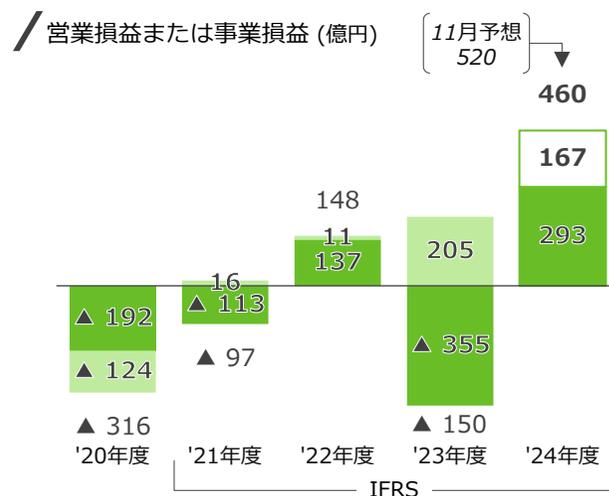
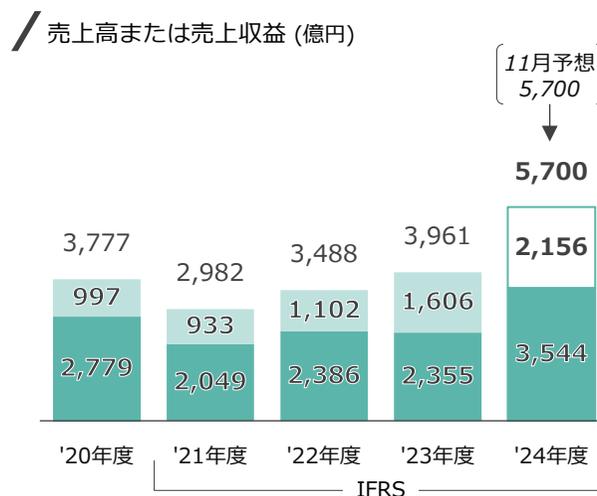
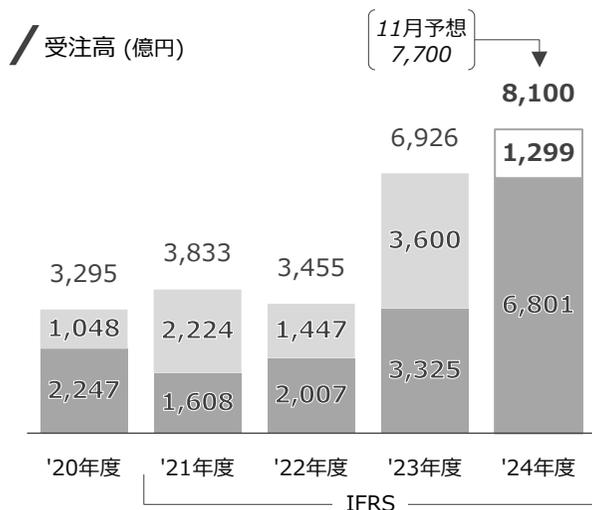
事業利益  増収による増益などにより改善
+649 億円

2024年度予想（従来予想比）

受注高  ボーイング向けの減少はあるものの、防衛省向けや民間機向け航空エンジンの増加により、見通しを引き上げ
+400 億円

売上収益  ボーイング向けの減少はあるものの、防衛省向けの増加等があり、見通しを据え置き
±0 億円

事業利益  民間航空機事業における操業の低下や航空エンジン事業における外貨建返金負債の為替前提レート変更に伴う評価替え影響などにより、見通しを引き下げ
▲60 億円



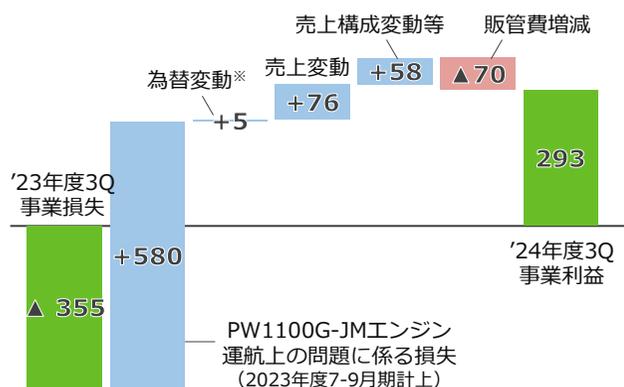
(注) グラフは濃色部が1-3Q、淡色部が4Qを表します

3 セグメント別詳細情報 - 航空宇宙システム

(単位：億円)

	'23年度	'24年度		'23年度	'24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	3,325	6,801	+ 3,476	6,926	7,700	8,100	+ 1,174	+ 400	1,299
うち 航空宇宙	3,105	5,483	+ 2,378	5,569	6,100	6,400	+ 831	+ 300	917
航空エンジン	219	1,318	+ 1,098	1,356	1,600	1,700	+ 344	+ 100	382
売上収益	2,355	3,544	+ 1,189	3,961	5,700	5,700	+ 1,739	-	2,156
うち 航空宇宙	2,013	2,377	+ 364	3,074	4,000	4,000	+ 926	-	1,623
航空エンジン	342	1,167	+ 824	887	1,700	1,700	+ 813	-	533
事業損益	▲ 355	293	+ 649	▲ 150	520	460	+ 610	▲ 60	167
	[利益率] [▲ 15.1%]	[8.3%]	[+ 23.3pt]	[▲ 3.8%]	[9.1%]	[8.1%]	[+ 11.8pt]	[▲ 1.0pt]	[7.7%]

事業損益増減要因 (億円)



※ PW1100G-JMエンジンの運航上の重要な問題に係る外貨建返金負債残高の為替変動に伴う評価替え影響 (▲42億円) を含む

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)

	'23年度		'24年度	3Q比増減
	3Q	通期	3Q	
767	23	33	12	▲ 11
777	24	32	10	▲ 14
777X	3	6	5	+ 2
787	24	41	34	+ 10

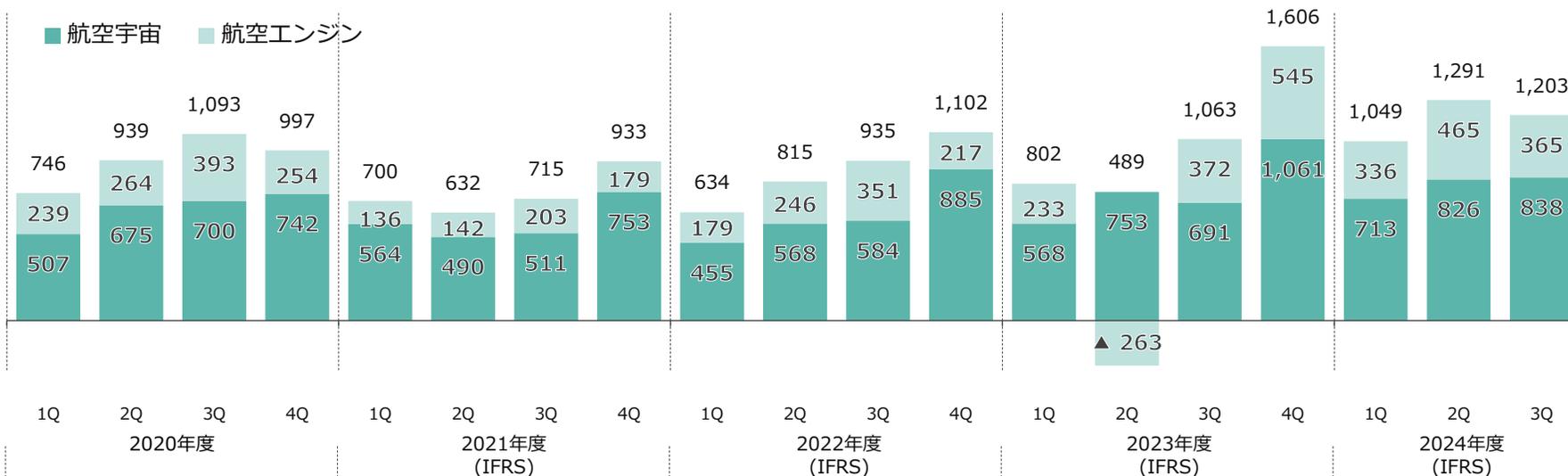
主要航空エンジン分担製造品の売上台数 (単位：台)

	'23年度		'24年度	3Q比増減
	3Q	通期	3Q	
V2500	5	6	17	+ 12
PW1100G	507	675	515	+ 8

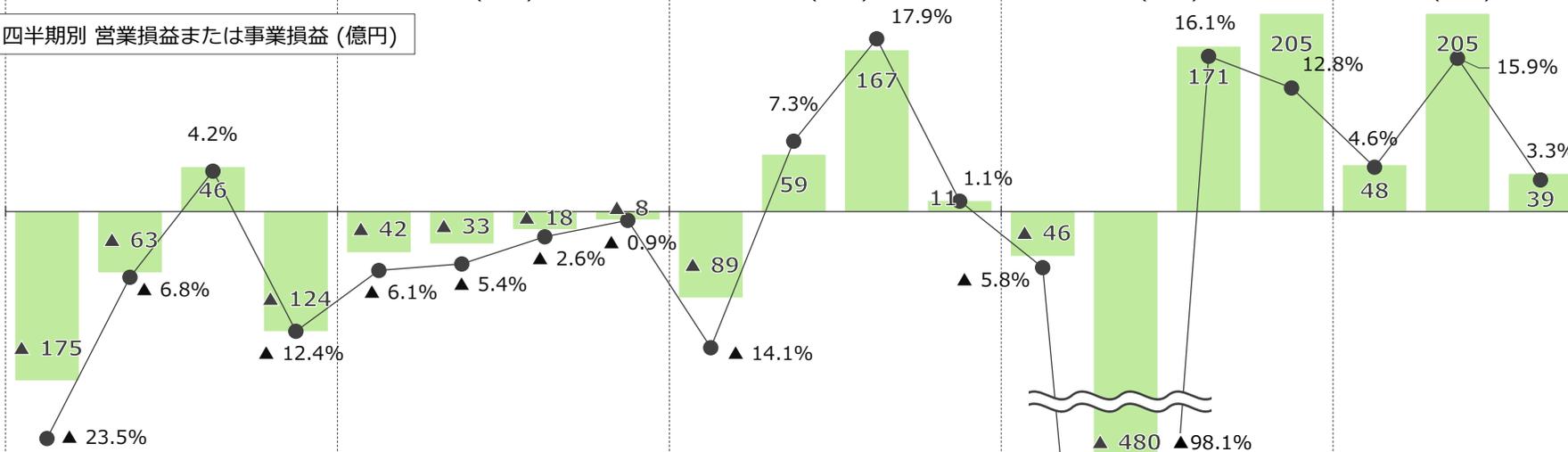
(注) Rolls-Royce向けエンジンは非公表

3 セグメント別詳細情報 - 航空宇宙システム

四半期別 売上高または売上収益 (億円)



四半期別 営業損益または事業損益 (億円)



3 セグメント別詳細情報 - 航空宇宙システム

事業環境・受注動向

- 民間機向け
 - 米国ボーイング社におけるストライキの影響はあるものの、航空旅客需要は回復から成長のフェーズに移行しており、機体・エンジンともに需要が増加
- 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※3
- ✦ 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 2023年度7-9月期に事業損益段階で▲580億円の損失を計上

※3 為替変動に伴う評価替の影響を除く

重点施策と具体的な取り組み

✓ 事業の拡大に向けた体制整備

- 旺盛な需要に対応するサプライチェーン及び増産体制の再整備
- 新たな事業機会獲得に向けた業務効率化と生産性の向上
- 防衛航空機・ヘリコプタの開発推進ならびに量産契約の着実な履行

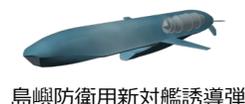


BK117ヘリコプターシリーズ納入累計2,000機達成

✓ 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：防衛省ウェブサイト)

進捗 試作その1契約
24年度履行完了予定

✓ 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

2024年度3Q実績（前年同期比）

受注高 大きな変動はなく、前年同期並み
▲7 億円

売上収益 国内向けやアジア向けが減少したものの、米国向けが増加したことにより増収
+68 億円

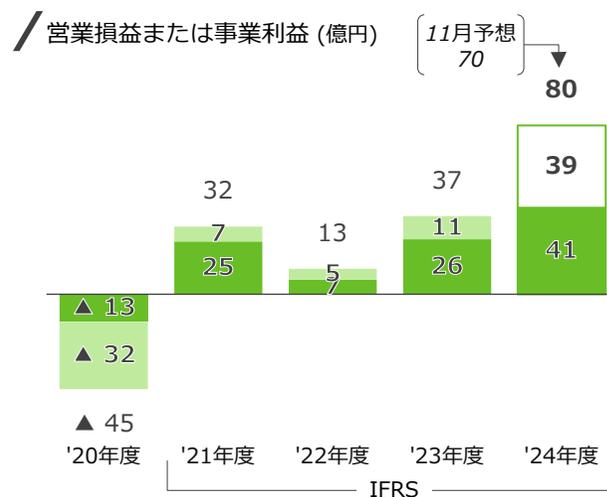
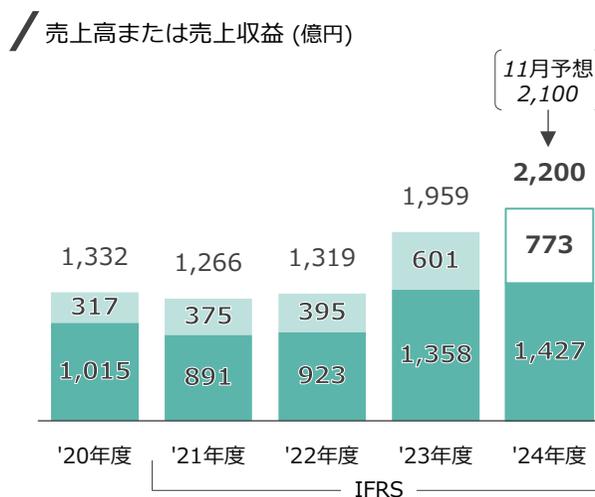
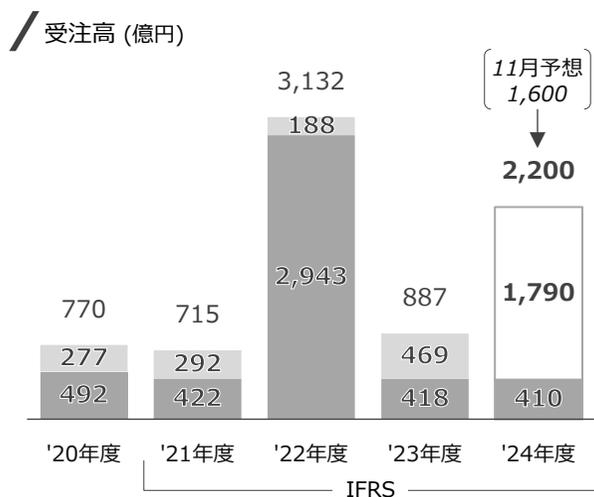
事業利益 増収などにより増益
+15 億円

2024年度予想（従来予想比）

受注高 アジア向けの減少はあるものの、米国向けの増加により、見通しを引き上げ
+600 億円

売上収益 為替レートが円安で推移した影響などにより、見通しを引き上げ
+100 億円

事業利益 増収に伴う増益により、見通しを引き上げ
+10 億円



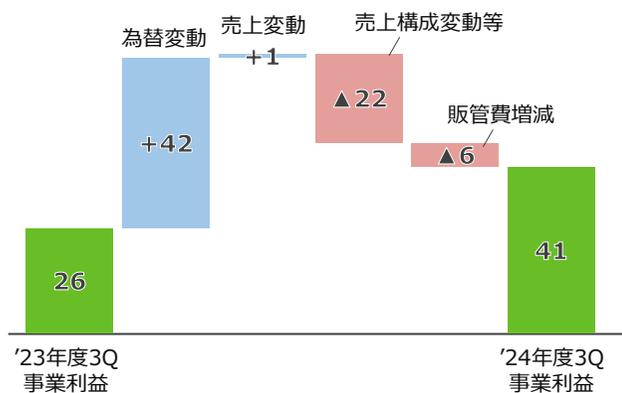
(注) グラフは濃色部が1-3Q、淡色部が4Qを表します

3 セグメント別詳細情報 - 車両

(単位：億円)

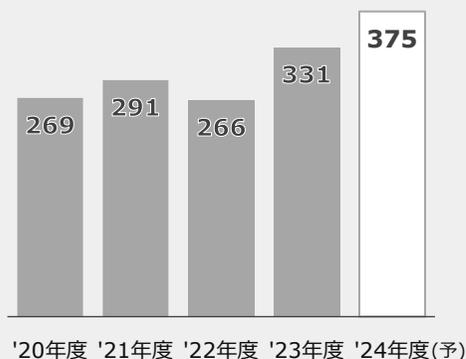
	'23年度	'24年度		'23年度	'24年度予想				
	3Q実績	3Q実績	前年同期比	通期	従来予想	修正予想	前期比	従来予想比	4Q予想
受注高	418	410	▲ 7	887	1,600	2,200	+ 1,313	+ 600	1,790
うち 国内・アジア	381	355	▲ 25	873	1,400	435	▲ 438	▲ 965	80
北米	37	55	+ 18	14	200	1,765	+ 1,751	+ 1,565	1,710
売上収益	1,358	1,427	+ 68	1,959	2,100	2,200	+ 241	+ 100	773
うち 国内・アジア	573	481	▲ 92	812	650	675	▲ 137	+ 25	194
北米	784	945	+ 161	1,146	1,450	1,525	+ 379	+ 75	580
事業利益	26	41	+ 15	37	70	80	+ 43	+ 10	39
	[利益率]	[1.9%]	[+ 0.9pt]	[1.9%]	[3.3%]	[3.6%]	[+ 1.6pt]	[+ 0.2pt]	[5.0%]

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)

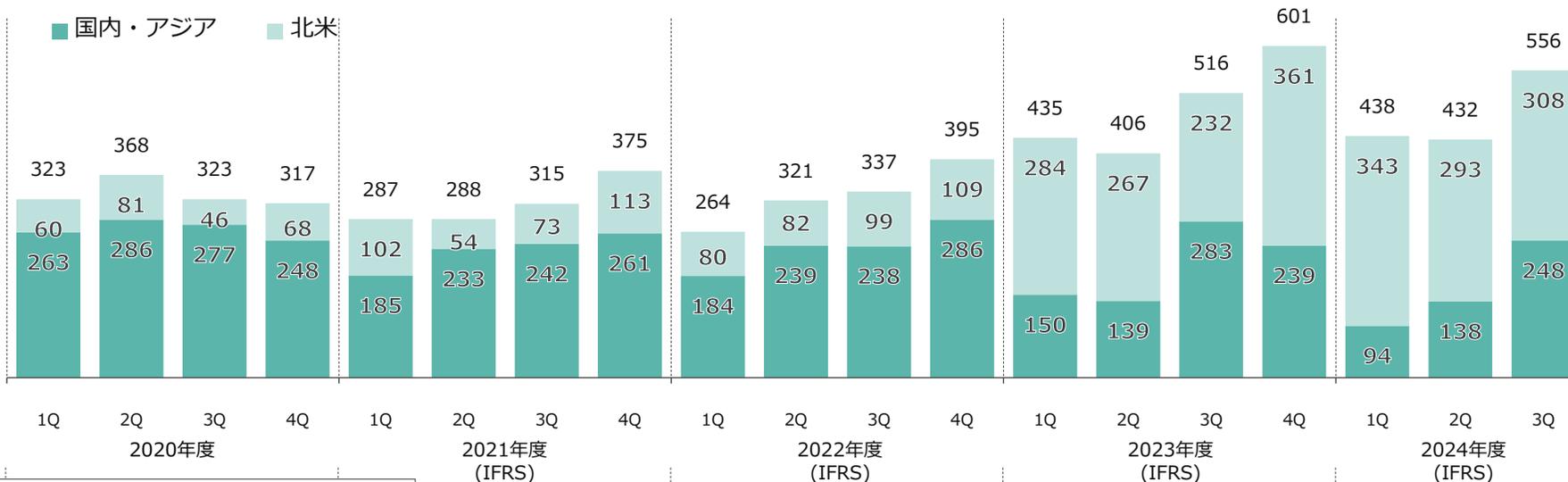


米国ニューヨーク地下鉄向け R211プロジェクトの進捗状況 ('24年12月末)

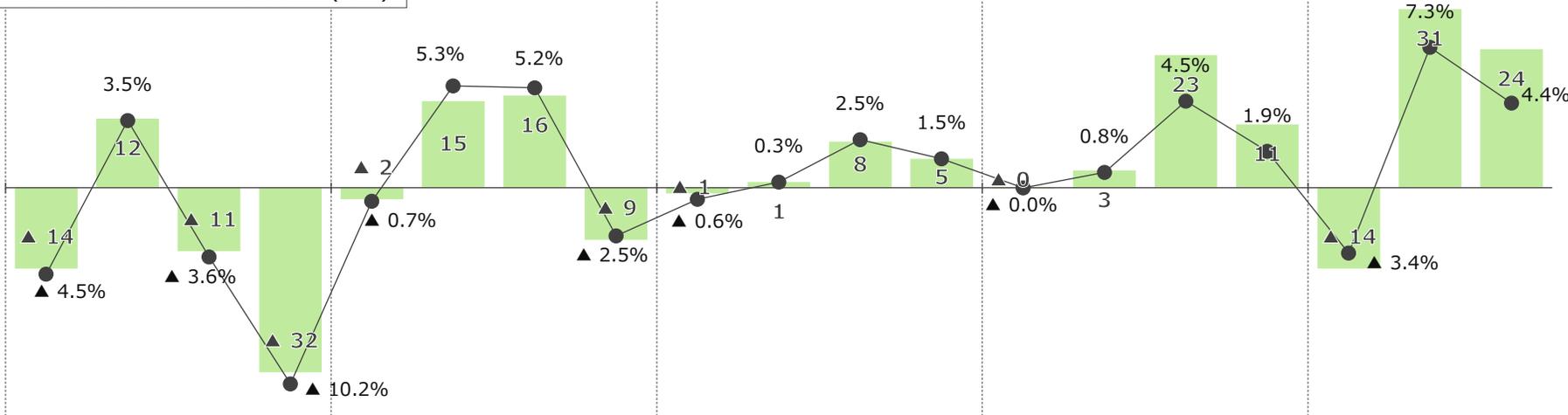
- Base契約車両全535両のうち、**360両**を引渡し済み
- Base契約最終車両引渡しは2024年度4Qを予定
- 後続のOption1契約は640両を受注済、24年度中の生産開始を予定

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

- 国内市場
 - インバウンドの復調等により、鉄道乗客数がコロナ禍以前の約9割まで回復し、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



ニューヨーク市交通局 (MTA New York City Transit)向け R211地下鉄車両

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 (米国向けR211を除く)

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22編成まで顧客に引渡し済	最終車両引渡し 2024年度4Q 基地設備引渡し 2024年度4Q
米国 M-9	▶ 完納 (全202両を顧客に引渡し済)	最終車両引渡し 2024年度3Q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



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

✓ 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
- 国内鉄道事業者への車両状態監視装置の拡販

2024年度3Q実績（前年同期比）

受注高  防衛省向け潜水艦やLPG/アンモニア運搬船の受注増加などにより増加
+1,472 億円

売上収益  国内向けごみ処理施設や防衛省向け艦艇用機器の増加などにより増収
+266 億円

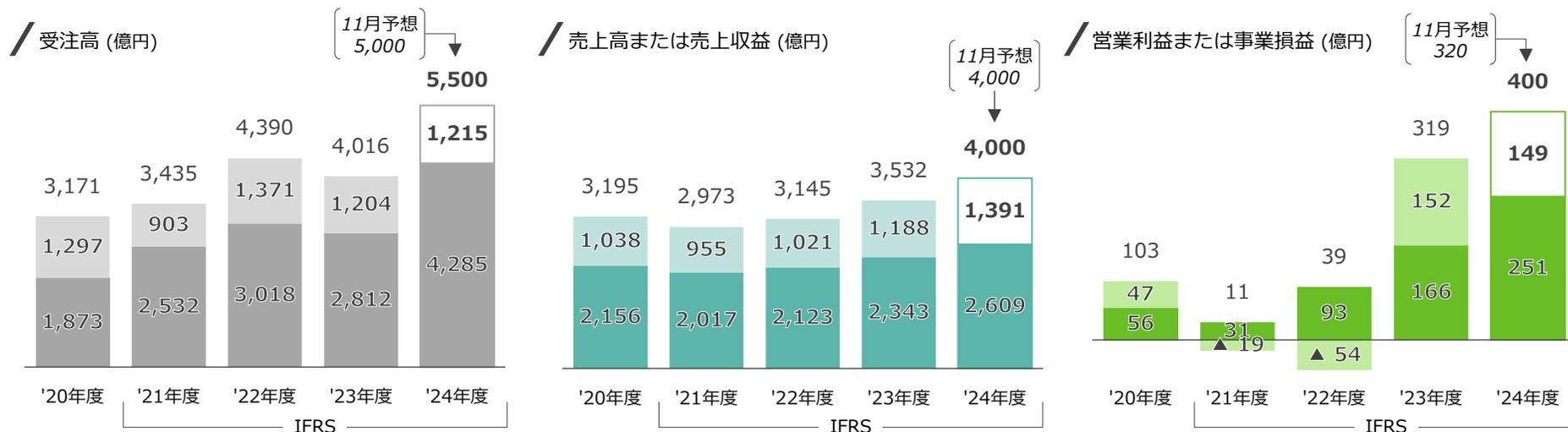
事業利益  増収や持分法投資利益の増加などにより増益
+84 億円

2024年度予想（従来予想比）

受注高  国内向けごみ処理施設の増加や防衛省向けの増加などにより、見通しを引き上げ
+500 億円

売上収益  大きな変動はなく、見通しを据え置き
±0 億円

事業利益  採算性の改善などにより、見通しを引き上げ
+80 億円



(注) グラフは濃色部が1-3Q、淡色部が4Qを表します

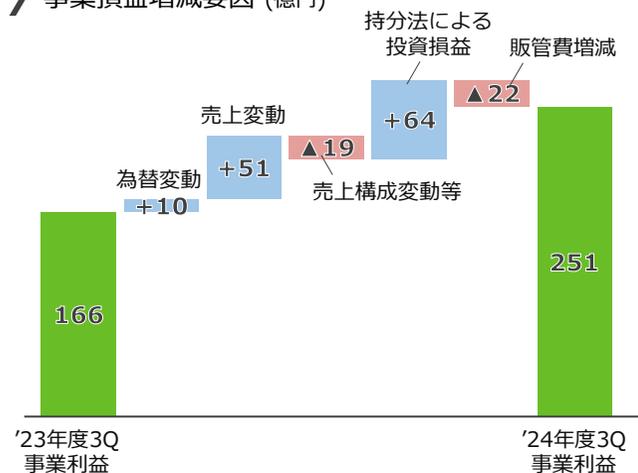
3

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)

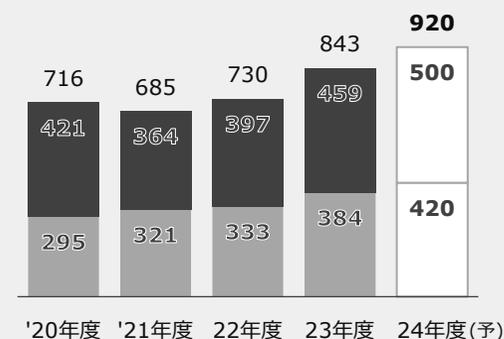
	'23年度	'24年度		'23年度	'24年度予想				
	3Q実績	3Q実績	前年同期比	通期	従来予想	修正予想	前期比	従来予想比	4Q予想
受注高	2,812	4,285	+ 1,472	4,016	5,000	5,500	+ 1,484	+ 500	1,215
うち エネルギー・プラント・船用推進	2,463	2,426	▲ 36	3,588	3,100	3,400	▲ 188	+ 300	974
船舶海洋	348	1,858	+ 1,509	427	1,900	2,100	+ 1,673	+ 200	242
売上収益	2,343	2,609	+ 266	3,532	4,000	4,000	+ 468	-	1,391
うち エネルギー・プラント・船用推進	1,654	1,901	+ 246	2,606	3,100	3,100	+ 494	-	1,199
船舶海洋	688	708	+ 20	925	900	900	▲ 25	-	192
事業利益	166	251	+ 84	319	320	400	+ 81	+ 80	149
[利益率]	[7.1%]	[9.6%]	[+ 2.5pt]	[9.0%]	[8.0%]	[10.0%]	[+ 0.9pt]	[+ 2.0pt]	[10.7%]
うち 持分法投資利益	81	145	+ 64	137	215	225	+ 88	+ 10	80

事業損益増減要因 (億円)

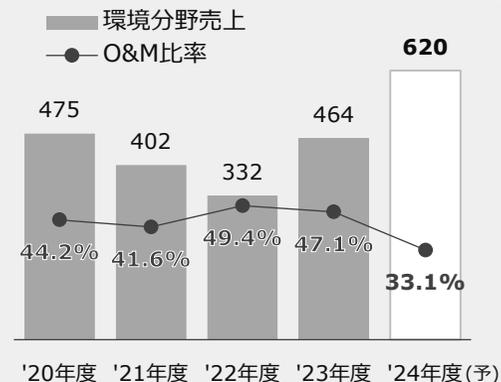


補足情報

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)

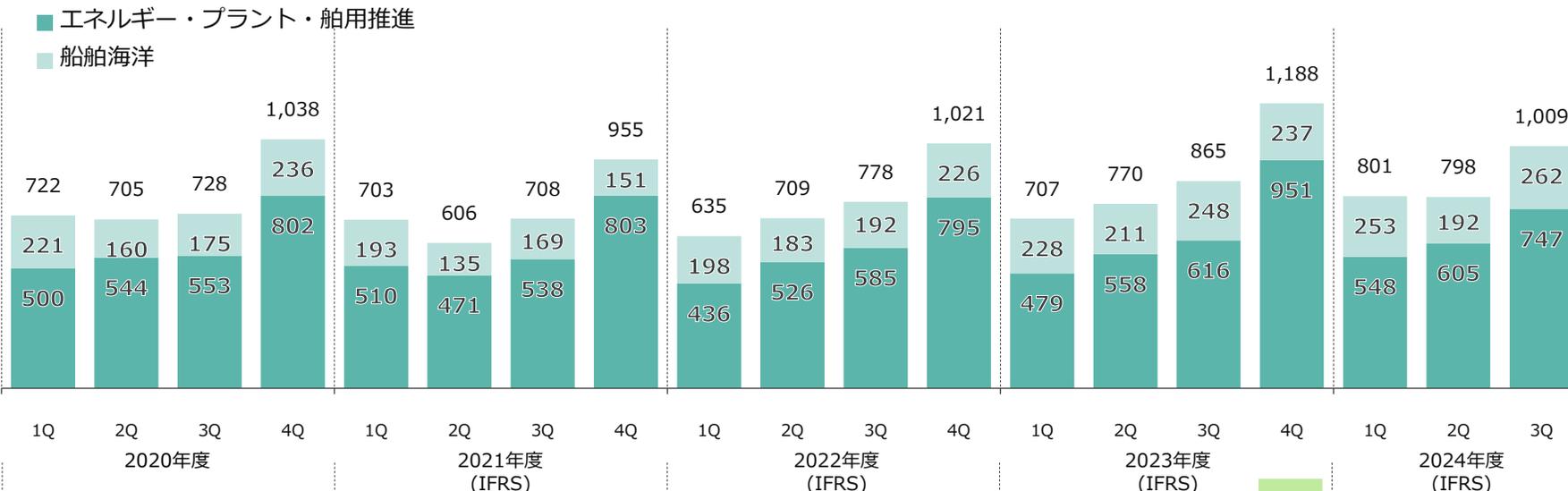


3

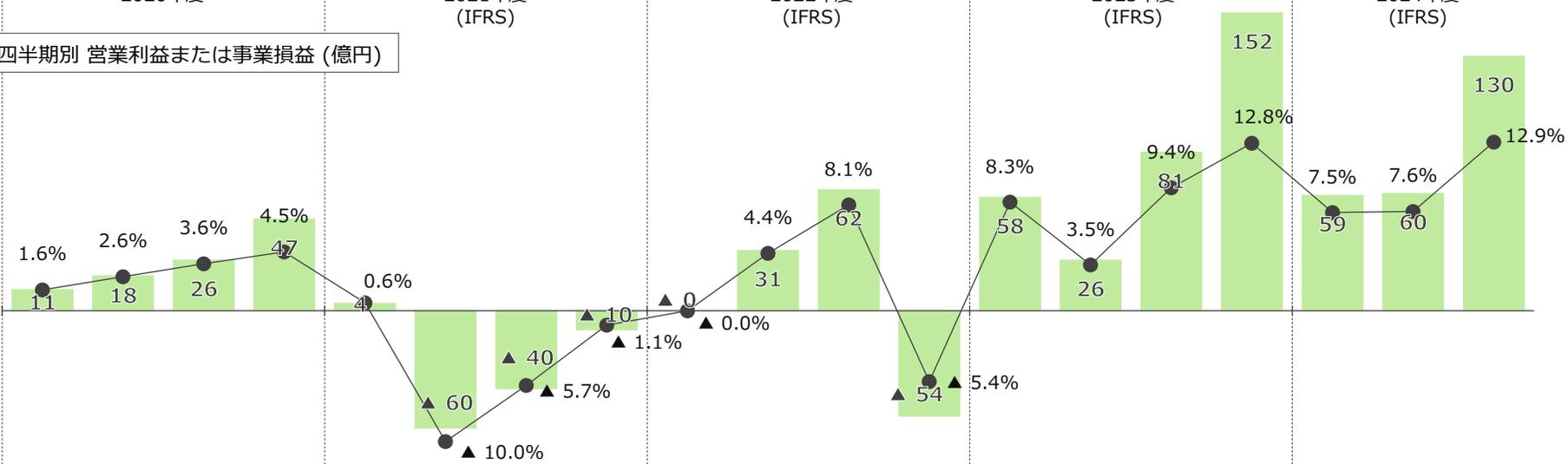
セグメント別詳細情報 - エネルギーソリューション&マリン

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
<ul style="list-style-type: none"> - 分散型電源の根強い需要 - ごみ焼却設備の老朽化更新需要の継続 	<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"> - 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 - 建造コストの上昇や船台受給ひっ迫により船価は高値継続傾向 	<p>潜水艦は安定的な受注</p>

● 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"> - 原材料価格や資機材・燃料費、人件費の継続的な上昇等による影響を懸念 	<p>当社が強みとする水素製品をはじめ、KCC※1などの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</p>

※1 Kawasaki CO₂ Capture : CO₂分離・回収システム

重点施策と具体的な取り組み

✓ 循環型社会の実現への貢献

事例	車載用廃リチウムイオンバッテリー (LIB) リサイクルシステムを開発	 <p>リサイクル商用規模設備</p>
課題	EVの普及でLIB需要が増大し、レアメタルが不足	
解決	中国パートナーと低環境負荷かつ高回収率・高純度な炭酸リチウムの回収技術を確立	<p>システムの特長</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ NCM系/LFP系※2いずれの廃LIBも大量処理可能 ✓ 中国で想定されるLEP系の廃棄量増にも対応 ✓ 強酸や有機溶媒を使用せず、低環境負荷かつ経済的・安全に処理

✓ 脱炭素ソリューションの提供へ向けた取り組み

事例 世界初	5MW以上の大型ガスエンジンにおける水素100%燃焼技術を開発	 <p>水素混焼ガスエンジン「KG-18-T」</p>
事例 日本初	水素30%混焼による7.5MW級大型ガスエンジンの運用を開始	

- 水素を「つかう」ソリューションとしての水素ガスエンジン開発
- 水素のみでの安定した燃焼技術のほか、都市ガスとの混合燃料も適応可能なトランジション製品の開発を推進

※2 NCM系: 正極材の主成分がリチウム、ニッケル、コバルト、マンガン
LFP系: 正極材の主成分がリン酸鉄リチウム

3 セグメント別詳細情報 - 精密機械・ロボット

2024年度3Q実績（前年同期比）

受注高  中国建設機械市場向け油圧機器や半導体製造装置向けロボットが増加したことなどにより増加
+282 億円

売上収益  半導体製造装置向けロボットが増加したことや船舶用油圧機器の増加などにより増収
+101 億円

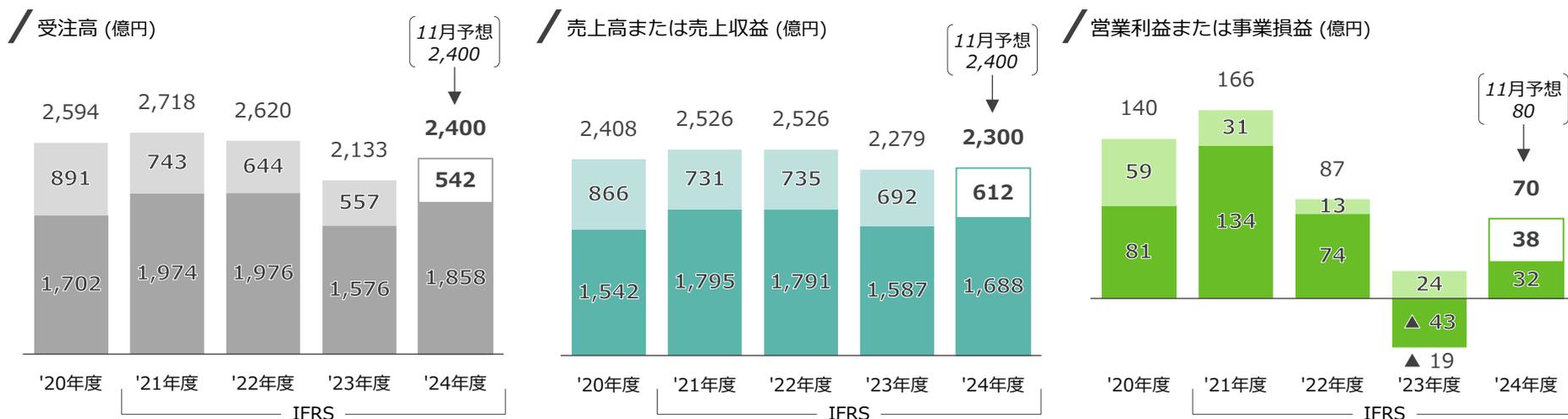
事業利益  増収や採算性の向上などにより改善
+76 億円

2024年度予想（従来予想比）

受注高  大きな変動はなく、見通しを据え置き
±0 億円

売上収益  先進国建設機械市場向け油圧機器や汎用ロボットの減少により、見通しを引き下げ
▲100 億円

事業利益  減収に伴う減益により、見通しを引き下げ
▲10 億円



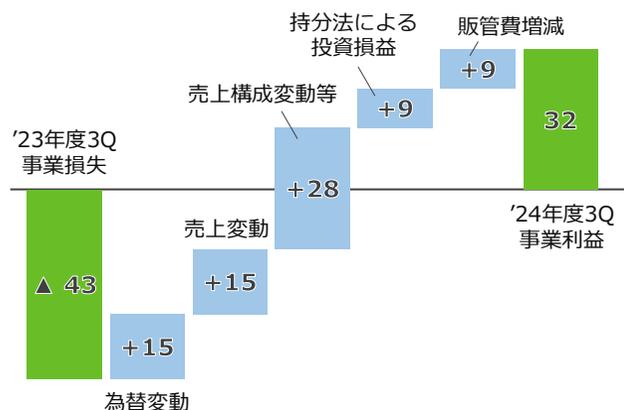
(注) グラフは濃色部が1-3Q、淡色部が4Qを表します

3 セグメント別詳細情報 - 精密機械・ロボット

(単位：億円)

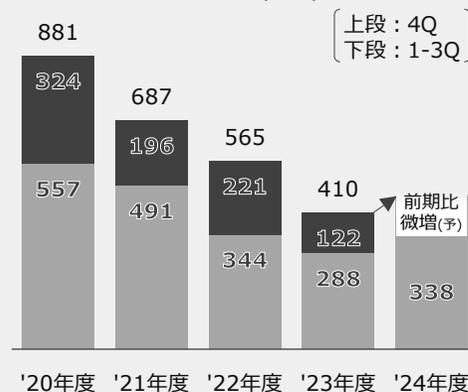
	'23年度	'24年度		'23年度	'24年度予想				
	3Q実績	3Q実績	前年同期比	通期	従来予想	修正予想	前期比	従来予想比	4Q予想
受注高	1,576	1,858	+ 282	2,133	2,400	2,400	+ 267	-	542
うち 油圧機器	1,018	1,086	+ 68	1,361	1,500	1,500	+ 139	-	414
ロボット	557	771	+ 214	772	900	900	+ 128	-	129
売上収益	1,587	1,688	+ 101	2,279	2,400	2,300	+ 21	▲ 100	612
うち 油圧機器	1,031	1,075	+ 43	1,415	1,450	1,400	▲ 15	▲ 50	325
ロボット	555	613	+ 57	863	950	900	+ 37	▲ 50	287
事業損益	▲ 43	32	+ 76	▲ 19	80	70	+ 89	▲ 10	38
[利益率]	[▲ 2.8%]	[1.9%]	[+ 4.6pt]	[▲ 0.9%]	[3.3%]	[3.0%]	[+ 3.8pt]	[▲ 0.3pt]	[6.2%]
うち 持分法投資損益	▲ 21	▲ 11	+ 9	▲ 25	▲ 20	▲ 15	+ 10	+ 5	▲ 4

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)

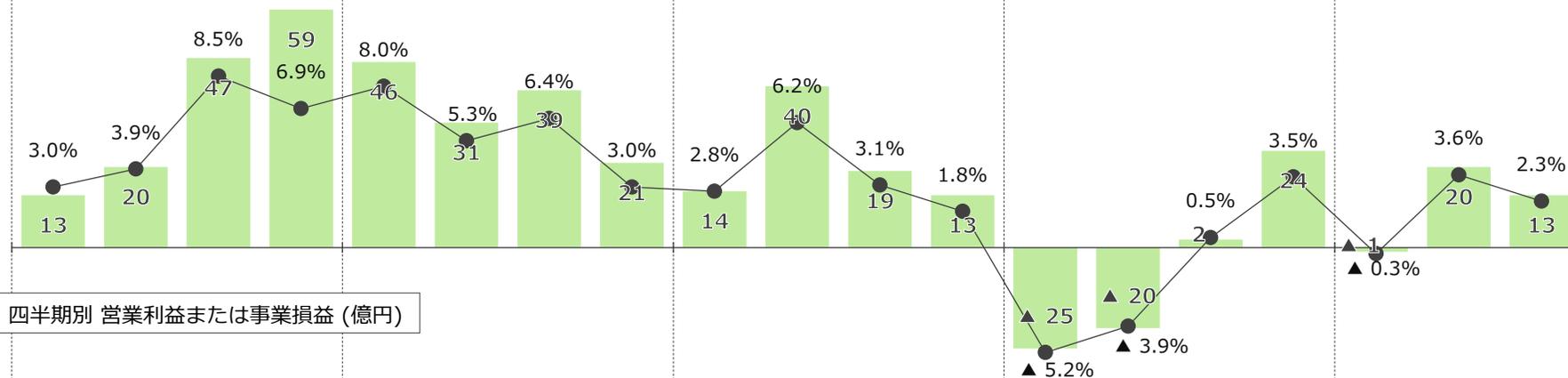
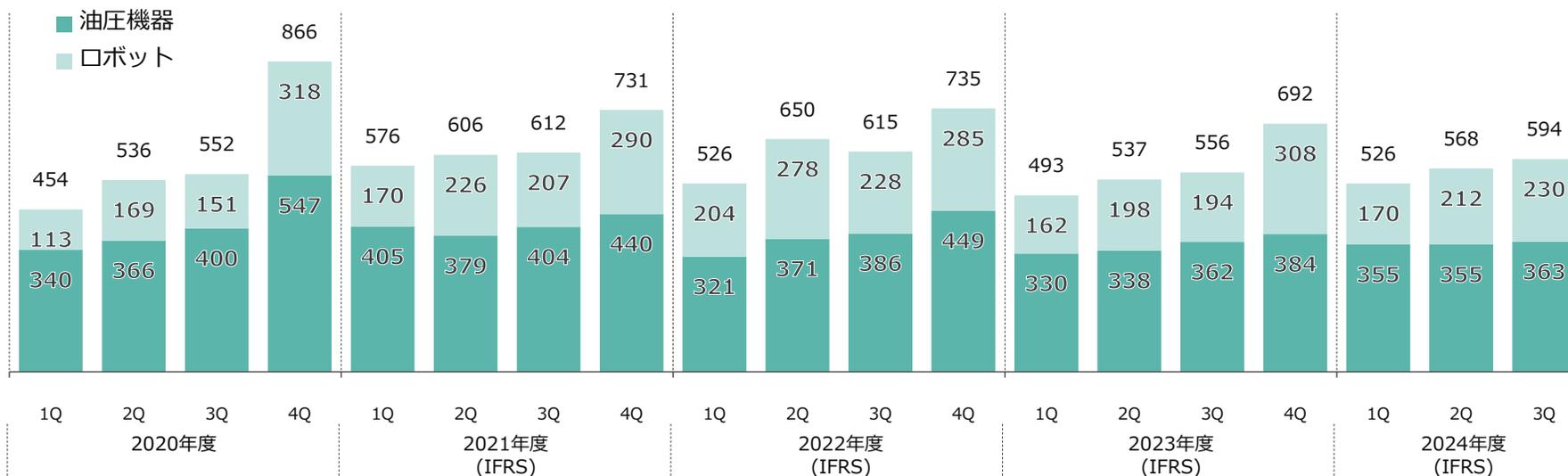
	'23年度	'24年度	増減
車体組立・塗装	221	232	+ 11
半導体	389	(予) 405	+ 16
一般産機・その他	185	248	+ 63
	274	(予) 355	+ 81
合計	608	673	+ 65
	949	(予) 1,030	+ 81

※ 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)

3 セグメント別詳細情報 – 精密機械・ロボット

事業環境・受注動向

- 油圧機器
 - 中国建設機械市場
不動産不況の長期化等により低迷していた需要に小型機を中心として回復の傾向
 - 中国以外の地域における建設機械市場
欧米を中心に需要の減退が見える
 - 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需要は依然低調なもの、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
半導体メモリ市況の一時的な低下が底を打ち、需要は回復傾向
 - 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

- 高い制御技術・開発力で電動化・自動化に対応し、市場を開拓



「ショベル自律施工システム」開発
建設土木現場における溝堀施工の「自律化」を実現



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

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的挑戦

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備えた供給体制整備



新分野 (真空/後工程・EFEM・工場自動化etc.) の拡大

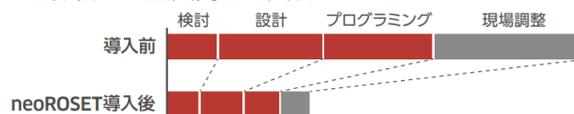
医療向け事業の強化

- 「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

プログラミング支援ソフト「neoROSET」販売開始
産業用ロボット導入に伴う業務プロセスの最適化や工数削減、品質向上を実現



3 セグメント別詳細情報 - パワースポーツ&エンジン

2024年度3Q実績（前年同期比）

売上収益 
+128 億円

北米向け四輪車がリコール※や生産遅延等の影響で一時的に減少したものの、二輪車の増加や為替レートが円安で推移した影響などにより前年同期並み

事業利益 
▲32 億円

増産投資に伴う固定費の増加などにより減益

※ 対象：MULE PRO 1000シリーズ
(既に対策が施された製品にて出荷再開済み)

2024年度予想（従来予想比）

売上収益 
▲200 億円

北米・欧州向け二輪車は堅調に推移（前期比大幅増）しているものの、物流リスクや四輪車の生産状況を踏まえ、見通しを引き下げ

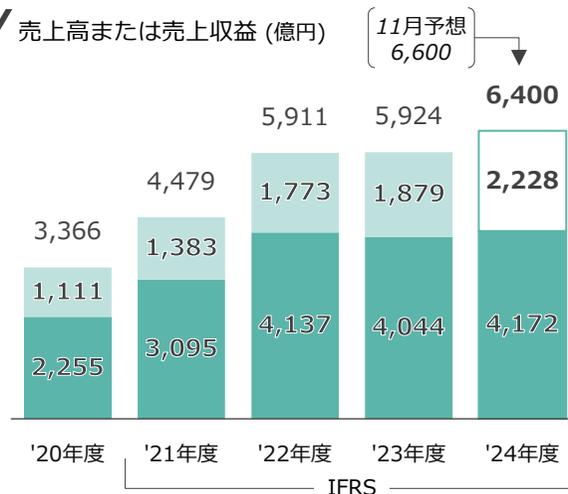
事業利益 
▲30 億円

減収に伴う減益により、見通しを引き下げ

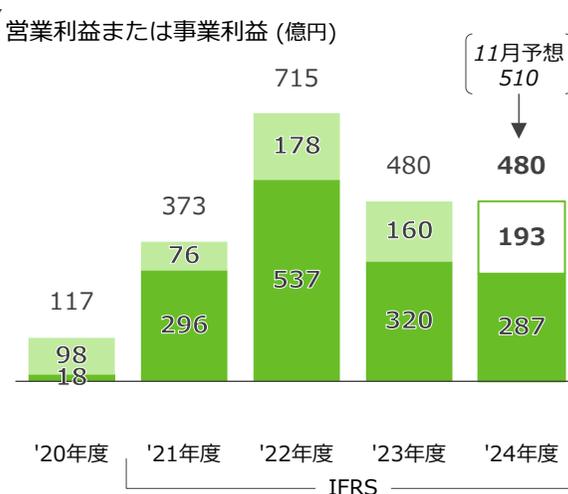
受注高 (億円)

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)



営業利益または事業利益 (億円)



(注) グラフは濃色部が1-3Q、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)

	'23年度	'24年度		'23年度	'24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	4,044	4,172	+ 128	5,924	6,600	6,400	+ 476	▲ 200	2,228
うち 先進国二輪車	1,359	1,586	+ 226	2,179	2,710	2,630	+ 451	▲ 80	1,044
新興国二輪車	737	726	▲ 10	1,034	1,120	1,070	+ 36	▲ 50	344
四輪車・PWC	1,299	1,170	▲ 129	1,806	1,770	1,700	▲ 106	▲ 70	530
汎用エンジン	646	689	+ 43	903	1,000	1,000	+ 97	-	311
事業利益	320	287	▲ 32	480	510	480	-	▲ 30	193
	[利益率]	[7.9%]	[▲ 1.0pt]	[8.1%]	[7.7%]	[7.5%]	[▲ 0.6pt]	[▲ 0.2pt]	[8.7%]

補足情報

地域別販売台数 (卸売)

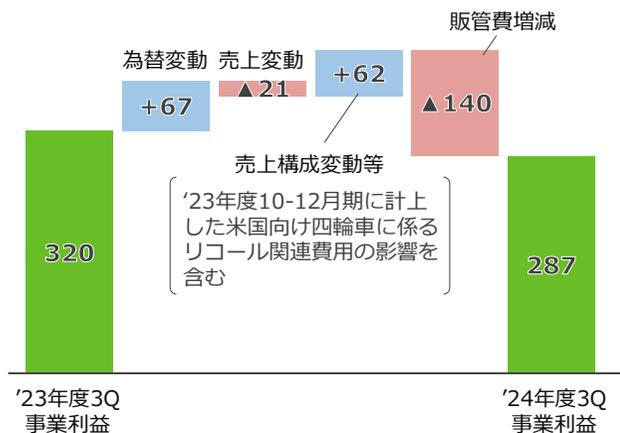
(単位：千台)

		'23年度3Q	'24年度3Q	増減	'24年度(予)
先進国二輪車	日本	23	18	▲ 4	
	北米	59	79	+ 20	
	欧州	42	46	+ 3	
	その他※	6	7	+ 1	
	小計	131	151	+ 20	260
新興国二輪車	フィリピン	103	134	+ 31	
	インドネシア	21	16	▲ 5	
	中南米	7	8	+ 0	
	その他※	28	21	▲ 7	
	小計	161	180	+ 18	275
四輪車・PWC	北米ほか	63	47	▲ 15	80

(※) 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年同期比増減トレンドは以下のとおり

豪州： →
中国： →
タイ： →

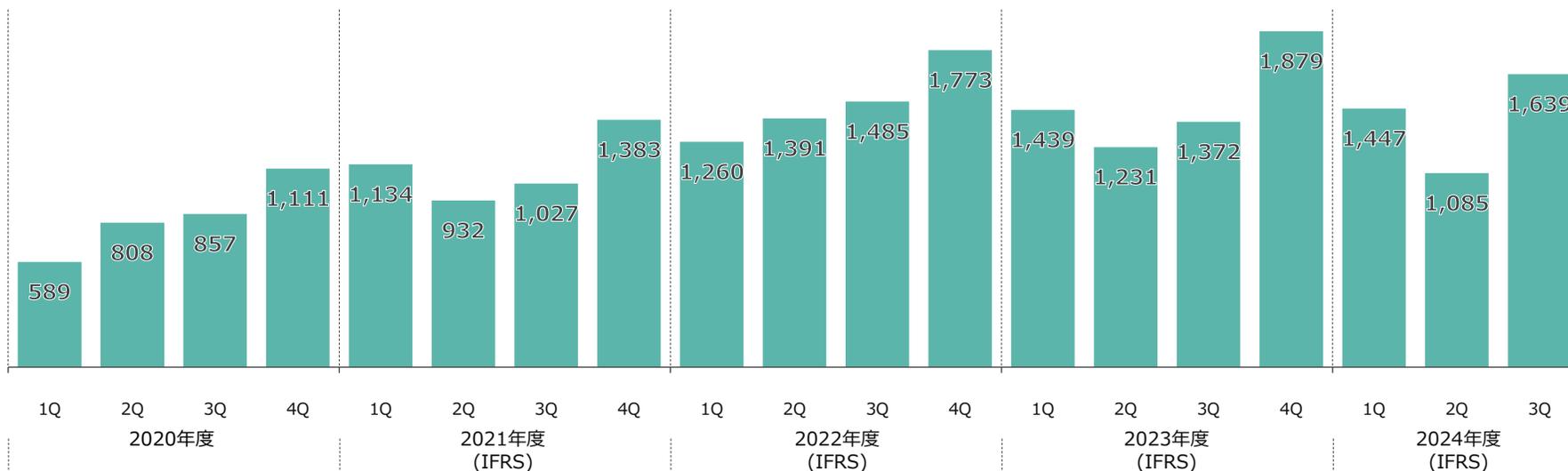
事業利益増減要因 (億円)



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）
 - ストリート市場が堅調に推移する一方、オフロード市場は軟化
 - 各社の積極的な商品供給により競争が激化している
 - 米国新政権の追加関税措置の動向が懸念されるものの、先行き不透明
- 米国（四輪）
 - 中長期的には市場成長を見込むものの、足元ではコロナ特需の反動が継続しており、短期的に需要は減退傾向にあるなかで販促競争が激化
- 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や新機種効果に伴い上昇傾向
- 東南アジア
 - 一部地域で回復の傾向が見られるも、依然としてスポーツセグメントは低水準で推移

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



新機種「W230」「MEGURO S1」販売開始（2024年11月）

✓ 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
- メキシコ新工場稼働によって向上した生産能力を最大限に活用
- 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



「RIDGE」シリーズに2列モデルの新機種を追加
ファミリーでのアウトドア需要に対応

✓ 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

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

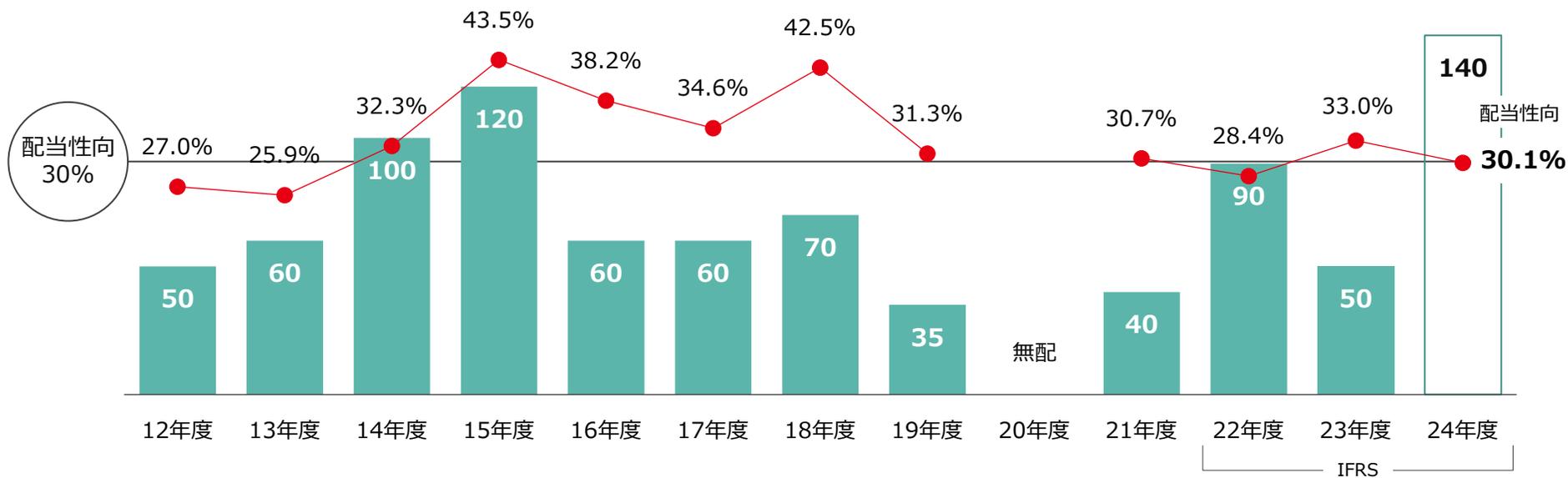
2 安定的な配当

将来の業績見通し
FCFやD/Eレシオ等の
財務状況

2024年度配当

- 通期の事業利益予想は据え置き
- 業績は順調に進捗しており、

1株当たり年間配当 **140円** (配当性向30.1%)
予定を据え置く



4 プロジェクトトピックス

民間航空エンジンの整備 (MRO※) 事業に参入

※ MRO: Maintenance, Repair, and Overhaul

- 開発およびコンポーネント製造が主体であった民間航空エンジン事業において、当社が提供できる付加価値をより拡大すべく、MRO事業に参入
- まずはPW1100G-JMエンジンのメンテナンスやオーバーホールを開始し、2031年度までに年間**50**台以上のエンジン整備を目指す

✈️ 航空エンジン業界の事業環境と課題

背景 😊 旅客需要の回復・成長に伴う運航機数の増加

課題 😞 世界的な整備能力ひっ迫

オール・カワサキの技術を結集した高品質な整備サービスを提供

民間航空エンジンプログラムを通じて得た高度な技術力



防衛省向けエンジンの整備における豊富な知見や経験



ロボット技術等の活用による自動化の推進

民間航空エンジンMRO事業の概要

🌀 対象エンジン

PW1100G-JM

今後、他のエンジンプログラムへの拡大を目指す



写真提供：
一般財団法人日本航空機エンジン協会

🔧 整備体制

西神工場でエンジンの分解および組立、洗浄、検査を行い、明石工場で部品修理、出荷前の試運転を行う計画

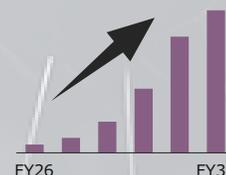
🔨 設備投資額 (～2026年度)

約 **70** 億円

組立・分解設備、洗浄設備、検査設備などを2024年度から段階的に投資

📄 売上収益目標 (2031年度までに)

200+ 億円/年



当社プレスリリースのURL
https://www.khi.co.jp/pressrelease/detail/20241120_1.html



写真提供：
RTX Corporation, Pratt & Whitney Division

4 プロジェクトトピックス

カワサキ水素NEWS

Recent Kawasaki Hydrogen News



世界初 5MW以上の大型ガスエンジンにおける水素100%燃焼技術を開発

'24年10月 発電出力5MW以上の大型ガスエンジンにおいて、水素のみを燃料として安定した燃焼を実現できる技術※1を開発

'30年頃の商品化を目指し、製品実装への最適化と設計を進める

※1 天然ガスを燃料とした場合と同等の出力を維持

 当社プレスリリースのURL
https://www.khi.co.jp/pressrelease/detail/20241016_1.html



航空機用小型水素エンジンの
運転試験に成功

'24年10月 NEDO※2の「グリーンイノベーション基金事業/次世代航空機の開発プロジェクト」として採択された「水素航空機向けコア技術開発」において、小型航空エンジンの水素100%燃料による運転試験に成功

※2 国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構

本事業は、2021年から10年間をコア技術の開発期間とし、2030年に地上での実証試験を計画

 当社プレスリリースのURL
https://www.khi.co.jp/pressrelease/detail/20241017_1.html



新テレビCM
放映中!!

画像クリックで
YouTube再生

カワサキ水素大学TVCM「水素バイクで見る未来」

AIRBUS

KANSAI
AIRPORTS

Kawasaki

エアバスおよび関西エアポートと
水素航空機の運用準備に向け連携を加速

'24年10月 3社は日本において水素航空機導入・運航の実現に向け、関西エアポートが運営する関西地域3空港※3での水素インフラ整備のFS※4を実施する覚書の締結を発表

※3 関西国際空港、大阪国際空港、神戸空港

※4 フィージビリティ・スタディ（実現可能性調査）

調査を通じて明らかになった課題は、実証プロジェクトを立ち上げるなどして、より具体的に検証を進める予定

 当社プレスリリースのURL
https://www.khi.co.jp/pressrelease/news_241018-1.pdf

4 プロジェクトトピックス

ソーシャルイノベーション共創拠点

CO-CREATION PARK – KAWARUBA 開設

@HANEDA INNOVATION CITY 2024年11月6日 Open

Q KAWARUBAとは？

さまざまな社会課題の解決に向けて、
多様な人々が組織の垣根を超えて集うことでイノベー
ションを起こし、新たなサービスの社会実装を目指す
「事業共創拠点」です

Q 具体的にどんな活動をしている？

KAWARUBAを通じて、既にスタートアップ複数社や
自治体・官公庁と連携しており、**ソーシャルロボッ
ト**や**水素**普及を目指した活動を展開中です

トヨタ自動車
水素ファクトリー
山形光正 プレジデント

荏原製作所
前田東一 取締役会長

日本マイクロソフト
津坂美樹 代表取締役社長

当社
代表取締役社長執行役員
橋本康彦

経済産業省
製造産業局
伊吹英明 局長

神奈川県川崎市
加藤順一 副市長

日本空港ビルデング
大西洋 代表取締役副社長執行役員

学校法人藤田学園
星長清隆 理事長

東京都大田区
鈴木晶雅 区長

東京都
産業労働局
安部典子 次長

京浜急行電鉄
川俣幸宏 代表取締役社長

羽田みらい開発
山口皓章 代表取締役社長

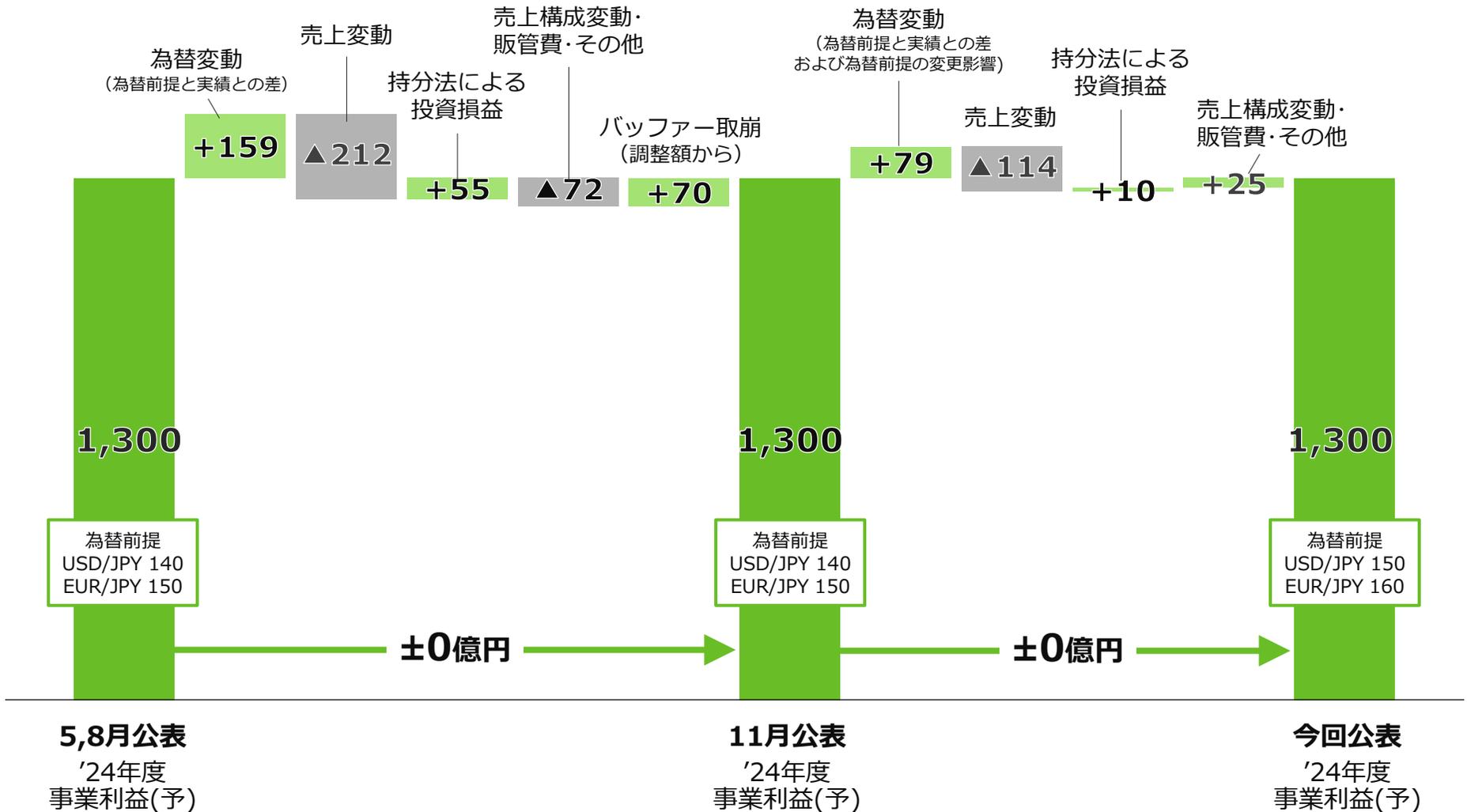
CO-CREATION PARK
KAWARUBA



挑戦心が集う。未来が変わる。
OPENING CEREMONY 2024.11.6

開所式の様子

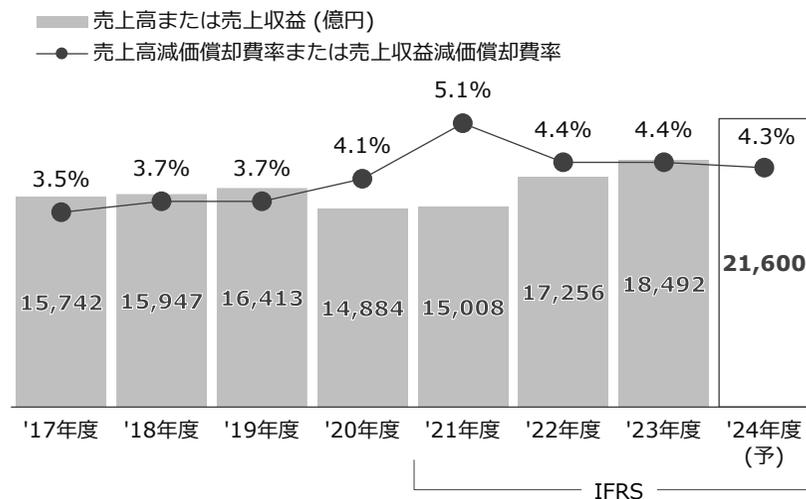
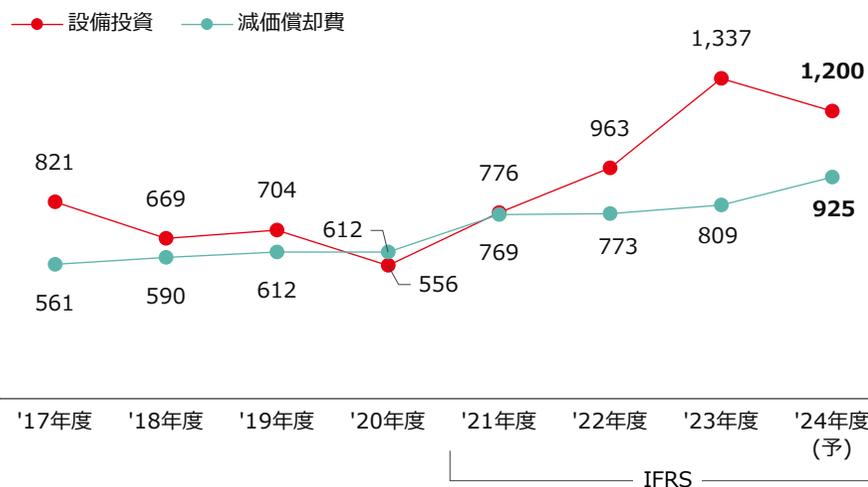
参考情報 - 事業損益増減要因 (2024年度見通し)



(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、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)

	'23年度	'24年度		'23年度	'24年度	
	3Q実績	3Q実績	前年同期比		通期	予想
設備投資	917	936	+ 18	1,337	1,200	▲ 137
減価償却費	610	657	+ 47	809	925	+ 116
研究開発費	366	393	+ 27	535	635	+ 100
従業員数(期末)				39,689	41,590	+ 1,901
うち国内				28,099	29,570	+ 1,471
うち海外				11,590	12,020	+ 430



● 四半期別受注高推移 (億円)

	2022年度				2023年度				2024年度		
	1Q	2Q	3Q	4Q	1Q	2Q	3Q	4Q	1Q	2Q	3Q
航空宇宙システム	604	651	751	1,447	1,187	744	1,392	3,600	882	1,217	4,701
航空宇宙	459	464	480	1,134	1,044	980	1,080	2,463	543	584	4,356
航空エンジン	144	187	270	313	142	▲ 236	312	1,137	339	633	345
車両	117	276	2,550	188	164	136	117	469	170	107	132
エネルギーソリューション&マリ	1,245	1,138	634	1,371	1,023	1,160	628	1,204	1,218	892	2,174
エネルギー・プラント・船用推進	943	966	449	566	947	932	582	1,125	565	884	976
船舶海洋	301	172	184	805	75	227	45	78	653	7	1,197
精密機械・ロボット	679	715	580	644	540	490	546	557	616	630	612
油圧機器	376	431	374	364	366	309	343	342	360	388	337
ロボット	303	284	206	279	173	181	202	214	256	241	274
パワースポーツ&エンジン	1,260	1,391	1,485	1,773	1,439	1,231	1,372	1,879	1,447	1,085	1,639
その他	213	371	96	183	217	270	235	221	233	451	5
合計	4,120	4,545	6,099	5,609	4,573	4,034	4,292	7,933	4,568	4,384	9,265

● 防衛省向け受注高・売上収益 (億円)

	'23年度	'24年度		'23年度	'24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
受注高	2,846	6,164	+ 3,318	5,530	6,515	7,280	+ 1,750	+ 765
うち 航空機 他	1,941	4,622	+ 2,681	3,966	5,030	5,485	+ 1,519	+ 455
航空エンジン	150	269	+ 119	524	235	325	▲ 199	+ 90
潜水艦、艦艇用主機 他	755	1,273	+ 518	1,040	1,250	1,470	+ 430	+ 220
売上収益	1,852	2,416	+ 564	2,885	4,060	4,090	+ 1,205	+ 30
[全社の売上収益に占める割合]	[15.1%]	[17.2%]		[15.6%]	[18.6%]	[18.9%]		
うち 航空機 他	1,222	1,618	+ 396	1,923	2,880	2,900	+ 977	+ 20
航空エンジン	103	169	+ 66	175	260	255	+ 80	▲ 5
潜水艦、艦艇用主機 他	527	629	+ 102	787	920	935	+ 148	+ 15

● 受注残高 (億円)

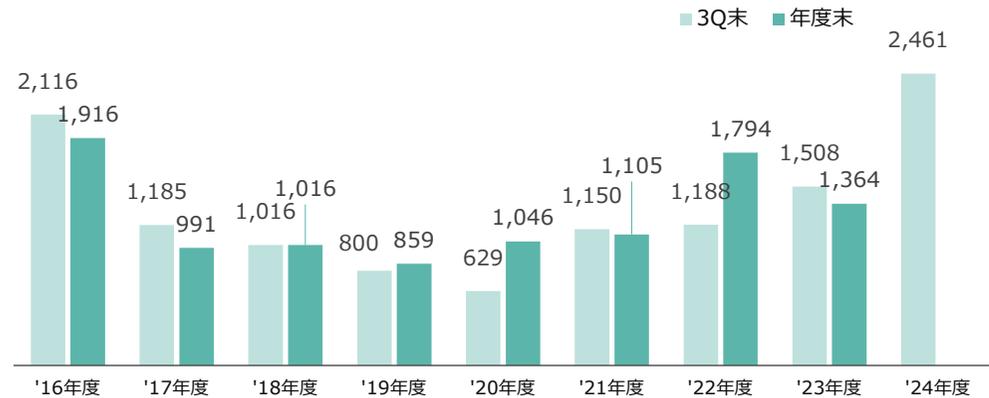
	'23年度3Q末	'24年度3Q末	
	実績	実績	増減
航空宇宙システム	8,463	13,297	+ 4,833
車両	4,900	3,970	▲ 930
工機・ソリューション&マリ	6,820	8,479	+ 1,659
精密機械・ロボット	971	1,006	+ 35
パワー・スポーツ&エンジン	-	-	-
その他	400	448	+ 48
合計	21,555	27,201	+ 5,645

● 地域別売上収益 (億円)

	'23年度3Q	'24年度3Q	
	実績	実績	増減
日本	4,827	5,616	+ 788
米国	3,636	4,470	+ 833
欧州	1,191	1,430	+ 238
アジア	1,817	1,938	+ 121
その他	816	618	▲ 198
合計	12,290	14,073	+ 1,782

※ 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 '24年度 3Q 実績	完工年度				受注残
		'24年度 3Q 実績	'24年度 4Q	'25年度	'26年度~	
			予定			
LPG運搬船	6	2	1	4	8	13
潜水艦	1		1		2	3
その他						
合計	7	※1 2	2	4	10	※2 16

※1 '24年度3Q完工隻数の総トン数：100,800GT

※2 受注残隻数の総トン数：655,200GT (潜水艦の排水トンにはGTに含まない)

● 通貨別損益影響外貨量※1 (億USD、億EUR)

		'23年度 3Q実績	'24年度	
			3Q実績	4Q予想
USD	航空宇宙システム	3.5	※2 5.0	▲ 1.0
	車両	1.7	2.5	0.8
	エネルギーソリューション&マリナ	2.2	1.8	0.4
	精密機械・ロボット	0.9	1.0	0.4
	パワースポーツ&エンジン	4.1	5.0	0.8
	合計	12.4	※2 15.3	1.4
EUR		3.8	4.0	1.4

※1 為替変動に伴い事業利益に影響を与える外貨量であり、USDおよびEURのみ記載（川崎重工業、川崎車両、カワサキモーターズの外貨建売上から外貨建仕入を控除して算出（損失引当済み案件の外貨建売上を含む））

（例）損益影響外貨量が10億USDある場合、為替レートが対USDで1円円安または円高に変動すると、事業利益が10億円増加または減少

※2 PW1100G-JMエンジンの運航上の重要な問題に係る外貨建返金負債残高を除く

● 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3Q実績	164.02
'24年度4Q前提	160.00

(ご参考) ROIC算出式

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※3

※3 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”