

2024年度決算説明資料

Financial Results for FY2024
(for the year ended March 31, 2025)

2025年5月9日

川崎重工業株式会社



 **Kawasaki**
Powering your potential

0 決算・業績見通しハイライト

2024年度決算実績

事業利益は2月予想値1,300億円を上回る**1,431**億円と**過去最高を大幅に更新**

2025年度業績見通し

為替前提を円高に設定しつつも、**事業利益**は2024年度を上回る**1,450**億円と**最高益を更新する計画**

米国関税政策による当社業績への影響

- ✓ 影響は主としてPS&Eセグメントに生じる見込みであり、**市場が軟調に推移するリスクを**考慮し、**業績見通しに一定程度反映済み**
- ✓ ただし、**関税負担によるコストアップ**については、政策が流動的である点を考慮し、**業績見通しに未反映**
- ✓ '25年5月8日現在における事業別の定性的な影響については、P.18に記載

0 目 次

1

2024年度決算実績

サマリー	5
セグメント別	6
損益計算書	7
事業損益増減要因	9
財政状態計算書	11
キャッシュ・フロー計算書	13

2

2025年度業績予想

サマリー	16
セグメント別	17

3

セグメント別詳細情報

航空宇宙システム	21
車両	26
エネルギーソリューション&マリン (略称：ES&M)	29
精密機械・ロボット	33
パワースポーツ&エンジン (略称：PS&E)	37

4

株主還元、その他

株主還元	42
プロジェクトピックス	43
ESGトピックス	46
参考資料	47

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依拠して投資判断を下すことは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年度決算実績

Financial Results for FY2024
(for the year ended March 31, 2025)

1 2024年度決算実績 - サマリー

- ✓ 前期比で増収・増益、受注・売上・利益がそれぞれ過去最高を更新
- ✓ 2月予想比では、航空宇宙システムやES&Mで利益が大きく上振れ

(単位：億円)

	'23年度	'24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	20,834	25,600	4,569	4,384	9,265	8,088	26,307	+ 5,472	+ 707
売上収益	18,492	21,600	4,442	4,399	5,231	7,219	21,293	+ 2,800	▲ 307
事業利益	462	1,300	169	308	312	640	1,431	+ 969	+ 131
	[利益率] [2.5%]	[6.0%]	[3.8%]	[7.0%]	[6.0%]	[8.9%]	[6.7%]	[+ 4.2pt]	[+ 0.7pt]
税引前損益	319	1,000	258	▲ 21	407	430	1,075	+ 755	+ 75
	[利益率] [1.7%]	[4.6%]	[5.8%]	[▲ 0.5%]	[7.8%]	[6.0%]	[5.0%]	[+ 3.3pt]	[+ 0.4pt]
親会社の所有者に帰属する 当期(四半期)損益	253	780	153	▲ 17	304	438	880	+ 626	+ 100
	[利益率] [1.4%]	[3.6%]	[3.5%]	[▲ 0.4%]	[5.8%]	[6.1%]	[4.1%]	[+ 2.7pt]	[+ 0.5pt]
税後ROIC	2.8%	6.9%	-	-	-	-	8.0%	+ 5.2pt	+ 1.1pt
売上加重平均レート(USD/JPY) ※1	142.54	-	153.34	149.72	148.10	152.11	150.81	+ 8.27	-
損益影響外貨量(億USD) ※2	18.5	18.9	4.9	5.4	5.0	6.9	19.4	+ 0.9	+ 0.5

※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、24年度各四半期の外貨量には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含まない）。当該数値のセグメント別内訳はP.52を参照

1 2024年度決算実績 – セグメント別

- ✓ 航空宇宙システムは前期に計上した「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
- ✓ ES&Mは増収や中国合併造船事業の採算性向上等により増益 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	8,828	+ 1,902	3,961	5,678	+ 1,716	▲ 150	558	+ 708
車両	887	2,515	+ 1,627	1,959	2,223	+ 263	37	84	+ 46
エネルギーソリューション&マリナ	4,016	5,420	+ 1,403	3,532	3,981	+ 448	319	442	+ 123
精密機械・ロボット	2,133	2,492	+ 359	2,279	2,415	+ 135	▲ 19	70	+ 89
パワースポーツ&エンジン	5,924	6,116	+ 191	5,924	6,093	+ 169	480	478	▲ 1
その他	945	933	▲ 12	835	901	+ 66	11	52	+ 41
調整額※	-	-	-	-	-	-	▲ 217	▲ 256	▲ 38
合計	20,834	26,307	+ 5,472	18,492	21,293	+ 2,800	462	1,431	+ 969

※ 「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年度決算実績 - 損益計算書

(単位：億円)

	'23年度	百分率	'24年度	百分率	増減
売上収益	18,492	100.0	21,293	100.0	+ 2,800
売上原価	15,370	83.1	16,977	79.7	+ 1,607
売上総利益	3,122	16.9	4,315	20.3	+ 1,193
販売費および一般管理費	2,760	14.9	3,069	14.4	+ 309
うち 給料および手当	742		814		+ 71
研究開発費	533		489		▲ 43
その他	1,484		1,765		+ 281
持分法による投資利益	113		231		+ 118
その他の収益および費用(▲は損)	▲ 13		▲ 46		▲ 32
うち 固定資産売却益	7		6		▲ 1
その他	▲ 20		▲ 52		▲ 31
事業利益	462	2.5	1,431	6.7	+ 969

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年度決算実績 - 損益計算書

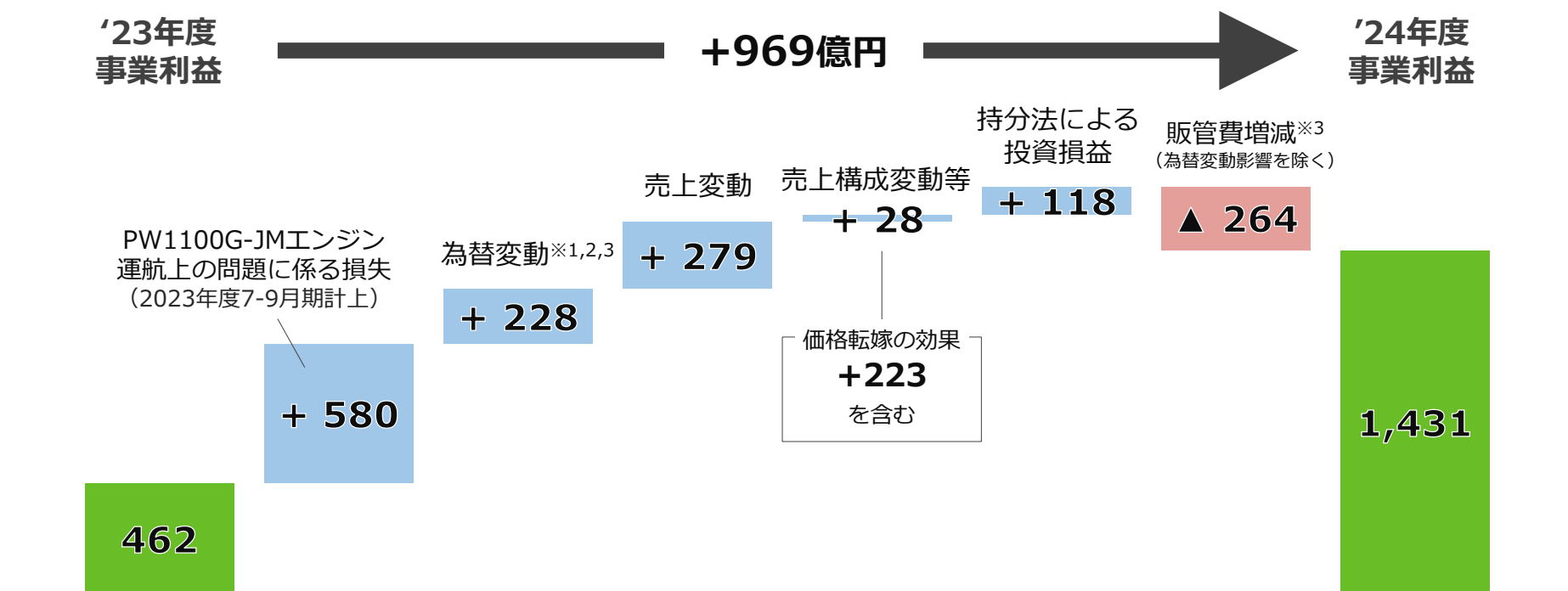
(単位：億円)

	'23年度 百分率	'24年度 百分率	増減
金融収益および費用(▲は損)	▲ 142	▲ 356	▲ 213
うち 金融収支(受取配当金含む)	▲ 54	▲ 120	▲ 65
為替差損益	▲ 26	▲ 160	▲ 134
その他	▲ 61	▲ 74	▲ 13
税引前当期利益	319 1.7	1,075 5.1	+ 755
法人所得税費用	46	171	+ 125
非支配持分に帰属する当期利益	19	23	+ 3
親会社の所有者に帰属する当期利益	253 1.4	880 4.1	+ 626

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年度期末日レート
 149.53円
 '24年度
 売上加重平均レート
 150.81円
 外貨建債務の期末円換算
 評価による差損が発生

- ✓ 売上変動では航空宇宙システムやES&Mが貢献
- ✓ 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 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（+24億円）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.22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 事業損益	増減要因						増減 計	'24年度 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	▲ 150	※2 63	155	7		▲ 97	580	708	558
車両	37	43	16	▲ 9	0	▲ 4		46	84
エネルギーソリューション&マリ	319	11	86	▲ 37	91	▲ 28		123	442
精密機械・ロボット	▲ 19	17	21	39	9	3		89	70
パワースポーツ&エンジン	480	94	▲ 13	▲ 3	17	▲ 96		▲ 1	478
その他	11	0	14	23	0	4		41	52
調整額	▲ 217			8	▲ 0	▲ 46		▲ 38	▲ 256
合計	462	228	279	28	118	▲ 264	580	969	1,431

※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（+24億円）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

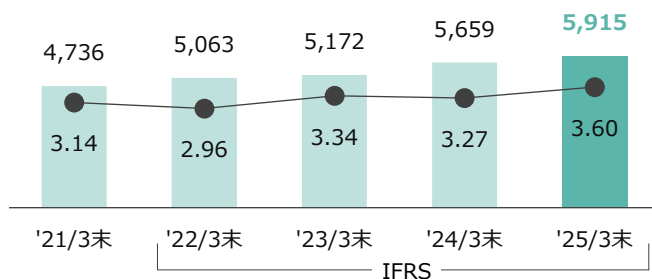
(単位：億円)

	'23年度末	百分率	'24年度末	百分率	増減
現金および現金同等物	841		1,327		+ 486
売掛債権（契約資産を含む）	7,703		8,888		① + 1,184
棚卸資産	7,102		7,754		② + 652
その他	1,621		2,268		+ 646
流動資産 計	17,269	64.4	20,239	67.1	+ 2,969
有形・無形固定資産	5,659		5,915		+ 255
使用権資産	648		586		▲ 61
繰延税金資産	1,174		1,287		+ 113
その他	2,050		2,140		+ 90
非流動資産 計	9,532	35.6	9,930	32.9	+ 398
資産合計	26,801	100.0	30,169	100.0	+ 3,367

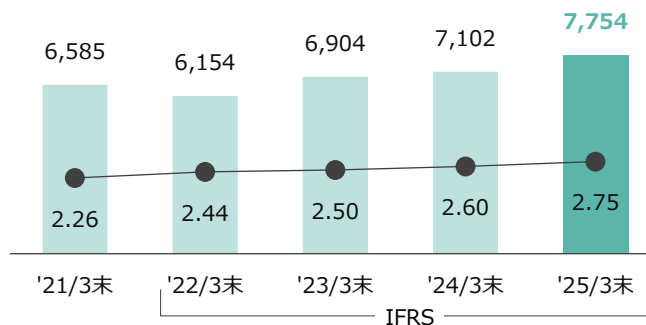
要因説明

- ① PS&Eや航空宇宙事業等で増加
- 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年度末	百分率	増減
買掛債務	4,519		5,121		③ + 601
有利子負債	6,539		6,925		+ 386
契約負債（前受金）	2,654		3,635		④ + 980
受注工事損失引当金	56		51		▲ 5
退職給付に係る負債	746		671		▲ 75
その他	5,739		6,515		+ 775
負債 計	20,256	75.6	22,918	76.0	+ 2,662
親会社の所有者に帰属する持分	6,340		7,029		+ 688
非支配持分	204		221		+ 16
資本 計	6,545	24.4	7,250	24.0	+ 705
負債および資本合計	26,801	100.0	30,169	100.0	+ 3,367

要因説明

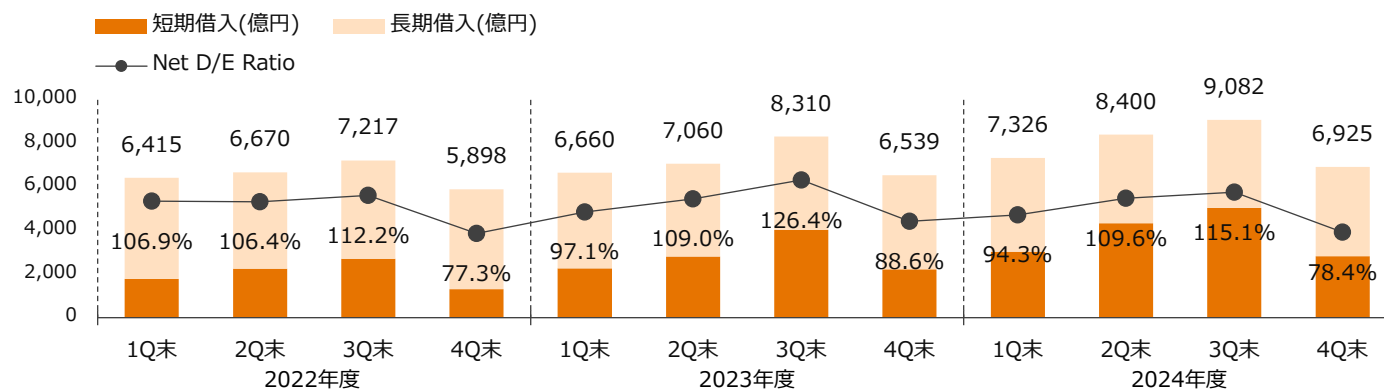
③ 航空宇宙システムや車両等で増加

④ 航空宇宙事業等で増加

補足情報

Cash Conversion Cycle
の推移（単位：日）

	CCC
'20年度末	153
'21年度末	133
'22年度末	150
'23年度末	159
'24年度末	159



(単位：億円)

	'23年度	'24年度	増減
税引前利益	319	1,075	+ 755
減価償却費	809	934	+ 124
運転資本構成項目の増減額	▲ 830	▲ 1,052	▲ 221
うち 売上債権 ^{※1} の増減額(▲は増加)	▲ 1,540	▲ 1,272	+ 268
棚卸資産の増減額(▲は増加)	99	▲ 692	▲ 791
仕入債務の増減額(▲は減少)	514	597	+ 83
前渡金の増減額(▲は増加)	86	▲ 673	▲ 760
契約負債 ^{※2} の増減額(▲は減少)	10	988	+ 978
その他	17	532	+ 514
営業活動によるキャッシュ・フロー	316	1,489	+ 1,172
有形・無形固定資産の取得による支出	▲ 965	▲ 1,136	▲ 171
有形・無形固定資産の売却による収入	27	77	+ 49
その他	39	▲ 53	▲ 92
投資活動によるキャッシュ・フロー	▲ 898	▲ 1,112	▲ 213
フリー・キャッシュ・フロー	▲ 581	377	+ 958
借入金および社債の純増減額(▲は減少)	587	463	▲ 124
配当金の支払額(非支配株主への支払を除く)	▲ 134	▲ 167	▲ 33
債権流動化による収入および返済による支出	▲ 18	148	+ 166
その他	▲ 305	▲ 347	▲ 42
財務活動によるキャッシュ・フロー	129	96	▲ 33

※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

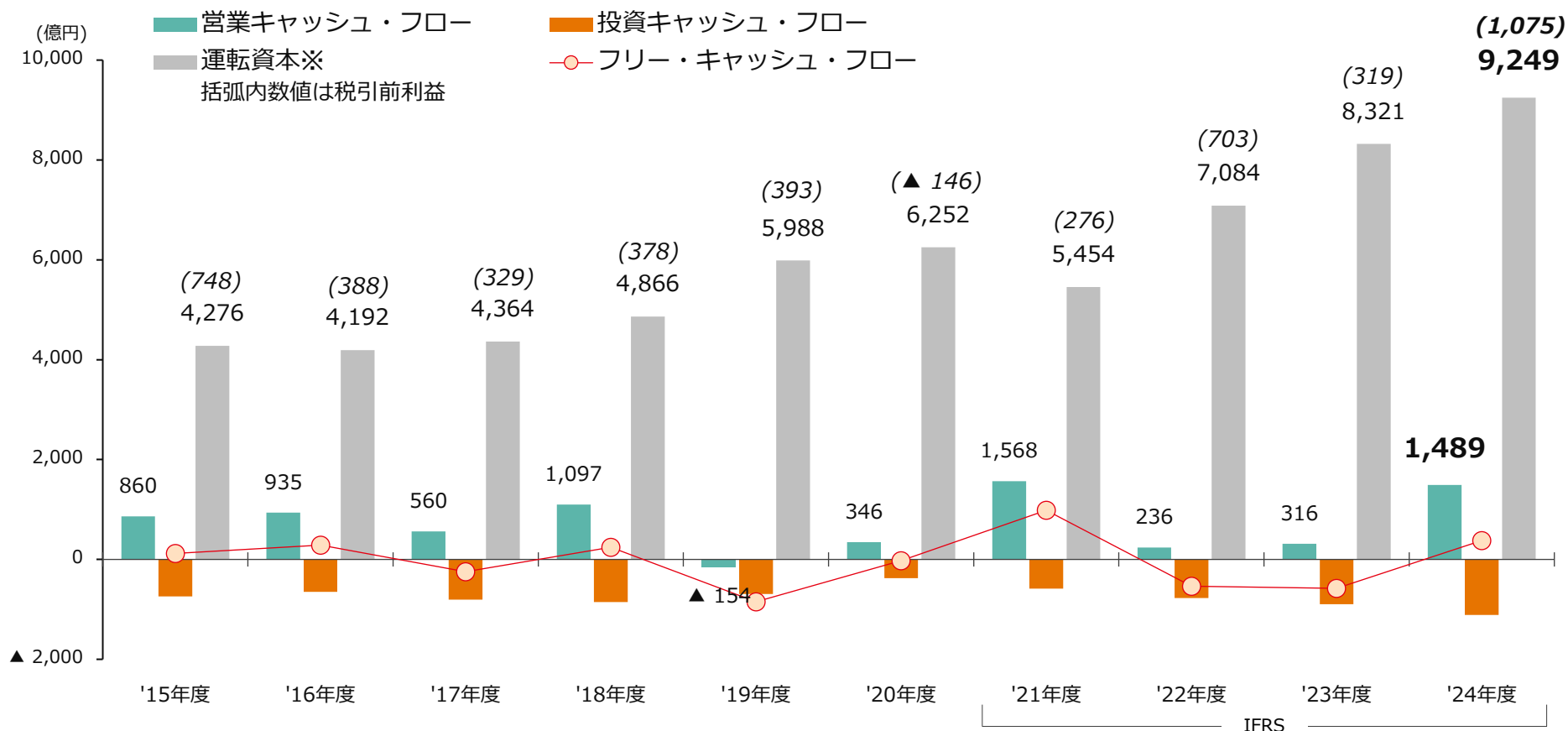
① '23年度：

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

'24年度：

航空宇宙事業やPS&Eで売上債権や棚卸資産の増加はあったものの、過去最高の税前利益の獲得に加え、航空宇宙システムでの契約負債（前受金）や仕入債務の増加等があり、営業CFは高水準の資金流入

- ✓ 24年度のフリーCFは3年ぶりに黒字化
- ✓ 過去3年間で運転資本が大きく増加するも、徐々にキャッシュへの貢献が顕在化



2

2025年度業績予想

Forecasts for FY2025
(for the year ending March 31, 2026)

2 2025年度業績予想 - サマリー

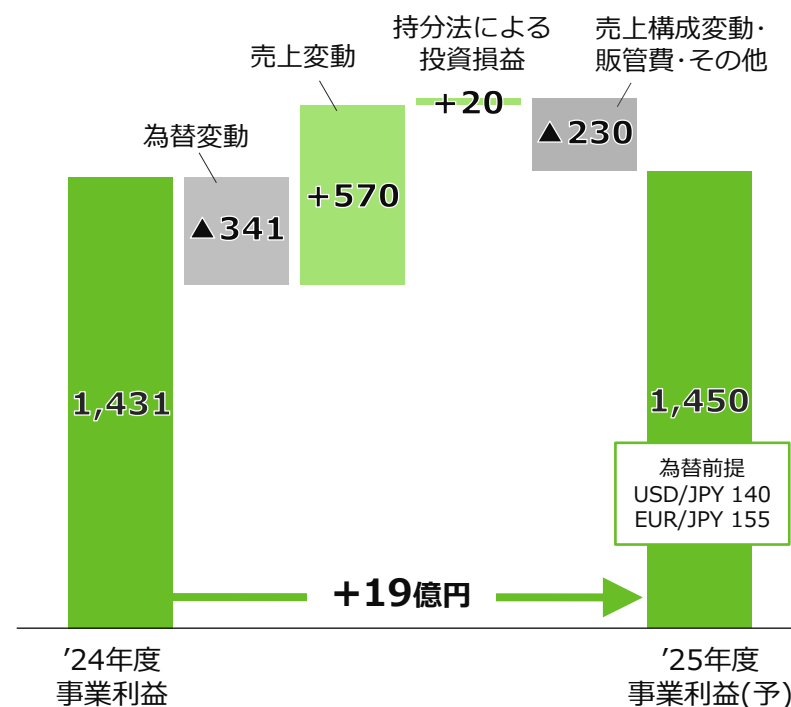
- ✓ 為替前提を前期比で円高に設定するも、事業利益は過去最高益の更新を計画
- ✓ 2030年度までに事業利益率10%超を目指すシナリオに沿った事業運営を実施

(単位：億円)

	'24年度 実績	'25年度 予想	増減
受注高	26,307	22,000	▲ 4,307
売上収益	21,293	23,100	+ 1,807
事業利益	1,431	1,450	+ 19
[利益率]	[6.7%]	[6.3%]	[▲ 0.4pt]
税引前当期利益	1,075	1,150	+ 75
[利益率]	[5.0%]	[5.0%]	[-]
親会社の所有者に帰属する 当期利益	880	820	▲ 60
[利益率]	[4.1%]	[3.5%]	[▲ 0.5pt]
税後ROIC	8.0%	6.9%	▲ 1.1pt
売上加重平均レート(USD/JPY)	150.81	140.00	▲ 10.81
損益影響外貨量(億USD) [※]	19.4	25.0	+ 5.6

※ 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）。当該数値のセグメント別内訳はP.52を参照

/ 2025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 2025年度業績予想 – セグメント別

- ✓ 航空宇宙システムは大幅な増収を見込むものの、為替前提を円高とした ①
影響等で減益
- ✓ PS&Eは前年度のリコール影響や生産遅れからの回復を見込むものの、不透明な ②
市場環境や為替前提を円高とした影響等で、事業利益は横這い

(単位：億円)

	受注高			売上収益			事業損益		
	'24年度	'25年度	増減	'24年度	'25年度	増減	'24年度	'25年度	増減
航空宇宙システム	8,828	6,400	▲ 2,428	5,678	6,400	+ 722	558	480	▲ 78
車両	2,515	1,100	▲ 1,415	2,223	2,200	▲ 23	84	80	▲ 4
エネルギーソリューション&マリン	5,420	4,300	▲ 1,120	3,981	4,400	+ 419	442	500	+ 58
精密機械・ロボット	2,492	2,600	+ 108	2,415	2,500	+ 85	70	130	+ 60
パワー・ステーツ&エンジン	6,116	6,600	+ 484	6,093	6,600	+ 507	478	480	+ 2
その他	933	1,000	+ 67	901	1,000	+ 99	52	50	▲ 2
調整額※	-	-	-	-	-	-	▲ 256	▲ 270	▲ 14
合計	26,307	22,000	▲ 4,307	21,293	23,100	+ 1,807	1,431	1,450	+ 19

※「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

- ✓ PS&Eを除き、各事業に米国関税政策が及ぼす業績影響は概ね軽微と推定
- ✓ 仮に影響が生じた場合、価格転嫁等によって相殺する方針

米国関税政策が及ぼす業績へのマイナス影響（現在の米国関税政策※が継続すると仮定した場合）

セグメント	サブセグメント	価格転嫁等の対策を実施した上での業績への影響度
航空宇宙システム	航空宇宙	軽微
	航空エンジン	軽微
車両		軽微
エネルギーソリューション&マリン	エネルギー・プラント・船用推進	無～軽微
	船舶海洋	無～軽微
精密機械・ロボット	油圧機器	軽微～小
	ロボット	軽微～小
パワースポーツ&エンジン		中

※ 2025年5月8日時点で米国政府が実施している関税政策（相互関税の一部について4月9日から実施された90日間の一時停止措置を含む）

空白スライド

Intentionally blank slide

3

セグメント別詳細情報

Details by segment

2024年度実績（前期比）

受注高 ▲
+1,902 億円

PW1100G-JMエンジンに係る損失計上（受注高の減額）があった前期と比べ、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

売上収益 ▲
+1,716 億円

同 上

事業利益 ▲
+708 億円

増収による増益などにより改善

2025年度予想（前期比）

受注高 ▲
▲2,428 億円

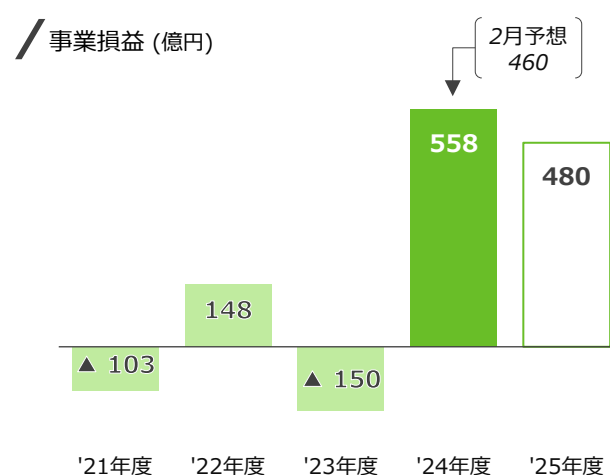
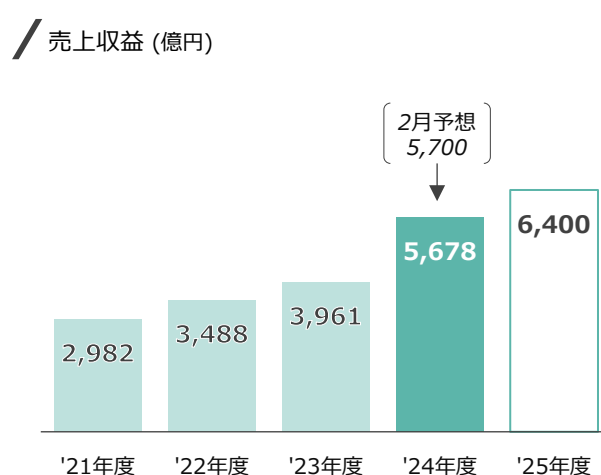
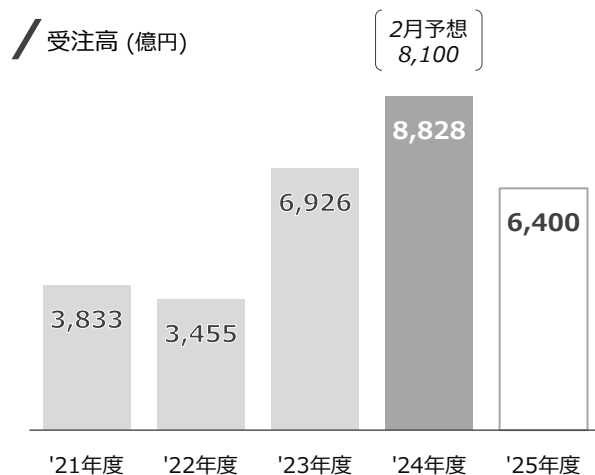
ボーイング向けや民間機向け航空エンジンの増加はあるものの、防衛省向けの減少（主として前期に17機一括受注のあった「CH-47」ヘリコプター）により減少

売上収益 ▲
+722 億円

ボーイング向けや民間機向け航空エンジンの増加等により増加

事業利益 ▲
▲78 億円

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

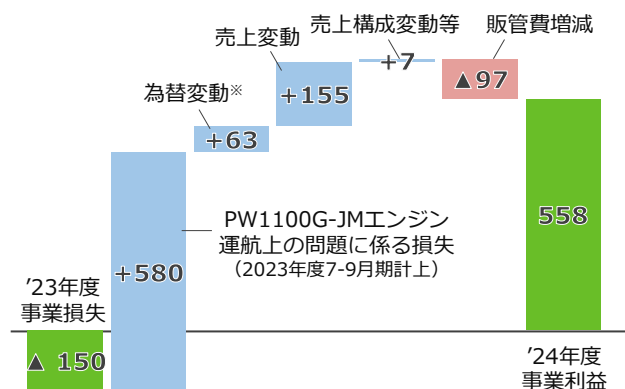


3 セグメント別詳細情報 – 航空宇宙システム

(単位：億円)

	'23年度 実績	'24年度				'25年度	
		2月予想	実績	前期比	2月予想比	予想	前期比
受注高	6,926	8,100	8,828	+ 1,902	+ 728	6,400	▲ 2,428
うち 航空宇宙	5,569	6,400	6,995	+ 1,425	+ 595	4,550	▲ 2,445
航空エンジン	1,356	1,700	1,833	+ 477	+ 133	1,850	+ 17
売上収益	3,961	5,700	5,678	+ 1,716	▲ 22	6,400	+ 722
うち 航空宇宙	3,074	4,000	3,999	+ 925	▲ 1	4,650	+ 651
航空エンジン	887	1,700	1,678	+ 791	▲ 22	1,750	+ 72
事業損益	▲ 150	460	558	+ 708	+ 98	480	▲ 78
	[利益率] [▲ 3.8%]	[8.1%]	[9.8%]	[+ 13.6pt]	[+ 1.7pt]	[7.5%]	[▲ 2.3pt]

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 (+24億円) 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)

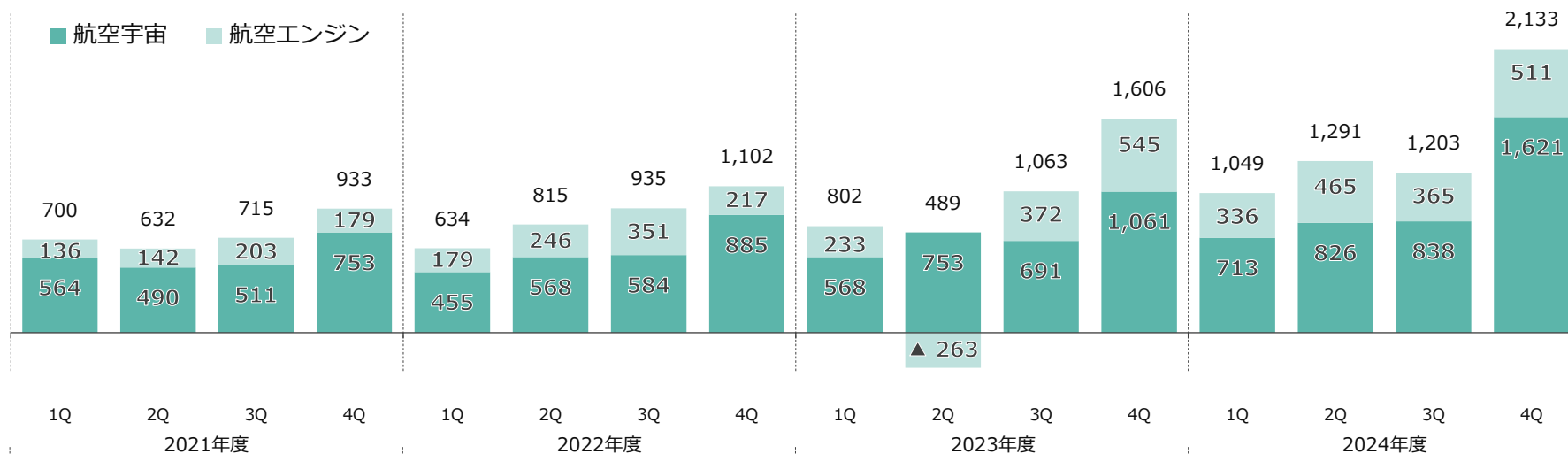
	'23年度	'24年度	増減
767	33	19	▲ 14
777	32	19	▲ 13
777X	6	5	▲ 1
787	41	58	+ 17

主要航空エンジン分担製造品の売上台数
(単位：台)

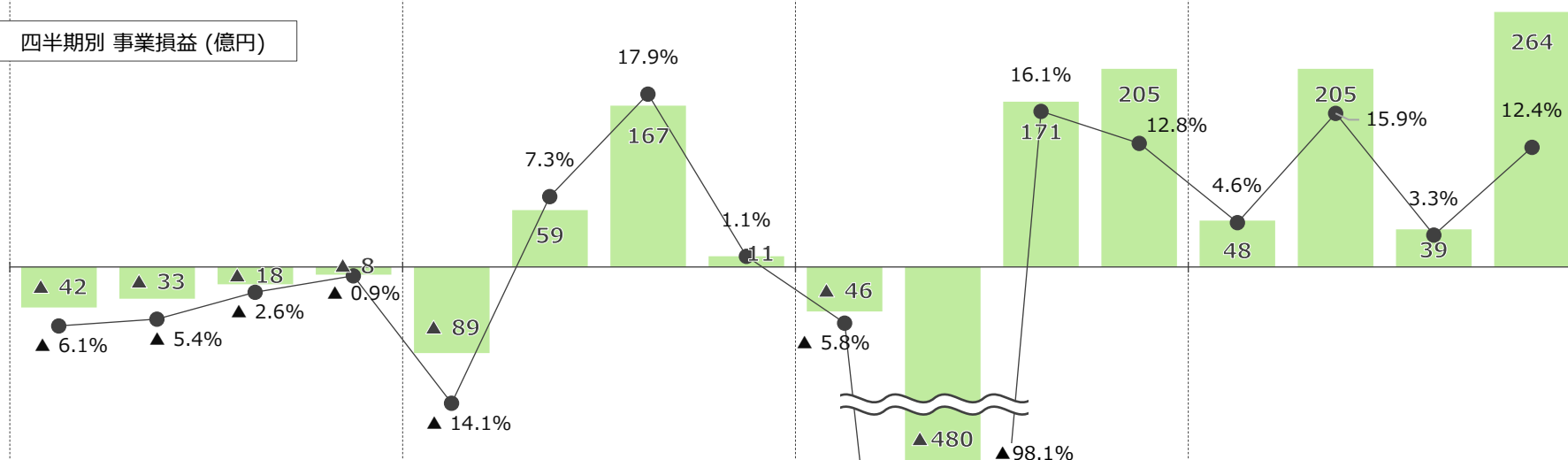
	'23年度	'24年度	増減
V2500	6	20	+ 14
PW1100G	675	681	+ 6

(注) Rolls-Royce向けエンジンは非公表

四半期別 売上収益 (億円)



四半期別 事業損益 (億円)



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ったものの、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、2024年から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
- ✦ 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



H145//BK117 D-3型
警察庁に2機納入



防衛事業にかかる活動強化

- 防衛力強化に向けた7つの重視分野への取り組み推進

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



スタンド・オフ電子戦機
(出典:防衛省ウェブサイト)

完了 試作その1契約
24年度履行完了



P-1固定翼哨戒機
(出典:海自ウェブサイト)



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年度実績（前期比）

受注高 
+1,627 億円

国内・アジア向けの減少はあるものの、米国向けの増加（ニューヨーク市交通局向け地下鉄「R211」追加契約車両435両）を受注したことにより増加

売上収益 
+263 億円

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

事業利益 
+46 億円

増収などにより増益

2025年度予想（前期比）

受注高 
▲1,415 億円

国内・アジア向けの増加はあるものの、米国向けの減少（主として前期に受注のあった「R211」追加契約車両435両）により減少

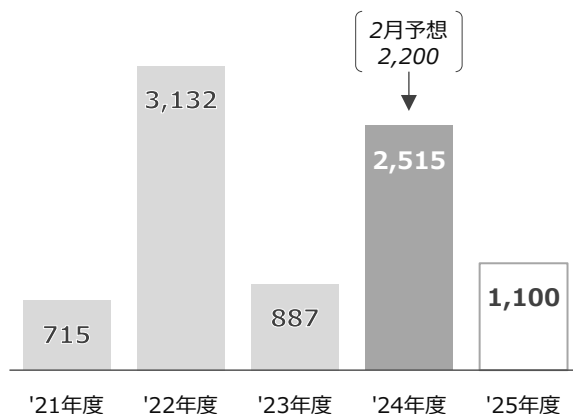
売上収益 
▲23 億円

大きな変動はなく、前期並み

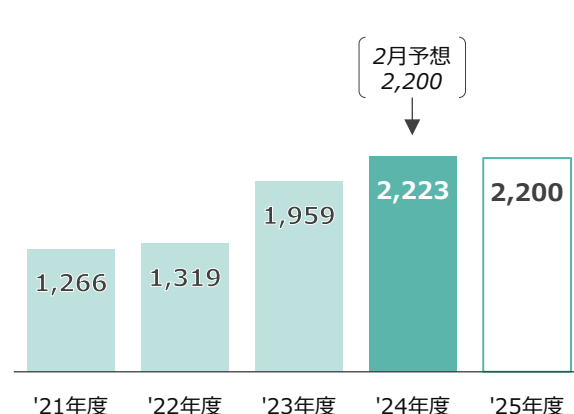
事業利益 
▲4 億円

大きな変動はなく、前期並み

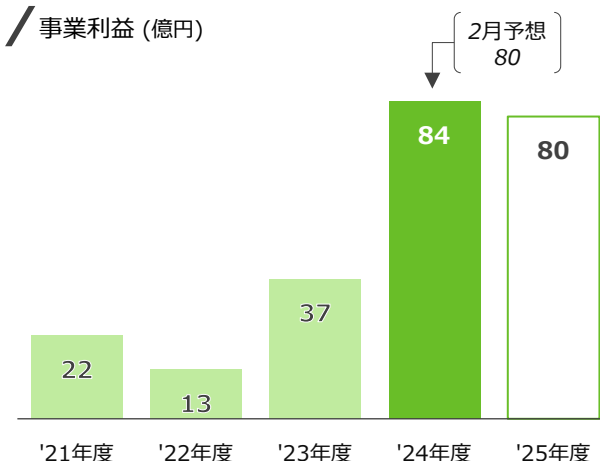
受注高 (億円)



売上収益 (億円)



事業利益 (億円)

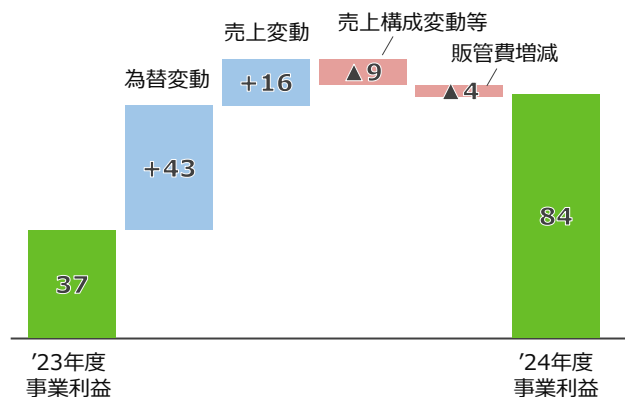


3 セグメント別詳細情報 - 車両

(単位：億円)

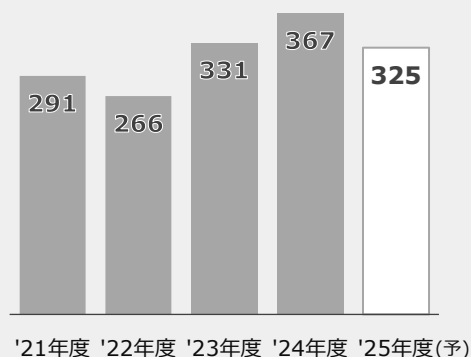
	'23年度 実績	'24年度				'25年度	
		2月予想	実績	前期比	2月予想比	予想	前期比
受注高	887	2,200	2,515	+ 1,627	+ 315	1,100	▲ 1,415
うち 国内・アジア	873	435	523	▲ 350	+ 88	1,030	+ 507
北米	14	1,765	1,992	+ 1,978	+ 227	70	▲ 1,922
売上収益	1,959	2,200	2,223	+ 263	+ 23	2,200	▲ 23
うち 国内・アジア	812	675	701	▲ 111	+ 26	780	+ 79
北米	1,146	1,525	1,521	+ 374	▲ 4	1,420	▲ 101
事業利益	37	80	84	+ 46	+ 4	80	▲ 4
	[利益率] [1.9%]	[3.6%]	[3.8%]	[+ 1.8pt]	[+ 0.1pt]	[3.6%]	[▲ 0.1pt]

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)

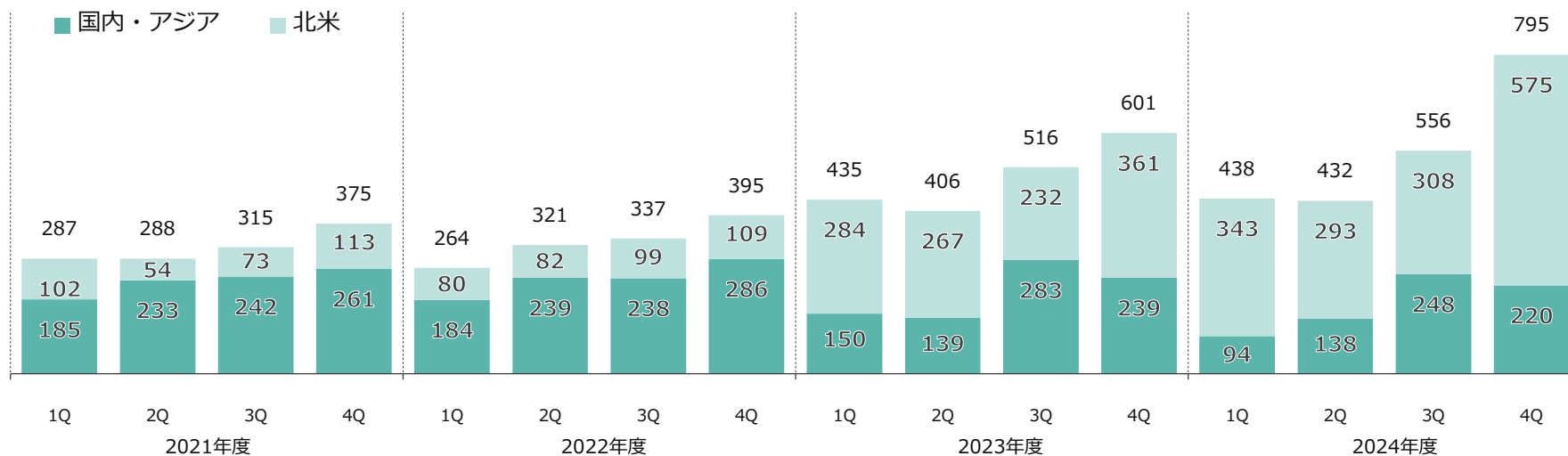


米国ニューヨーク地下鉄向け
R211プロジェクトの進捗状況 ('25年3月末)

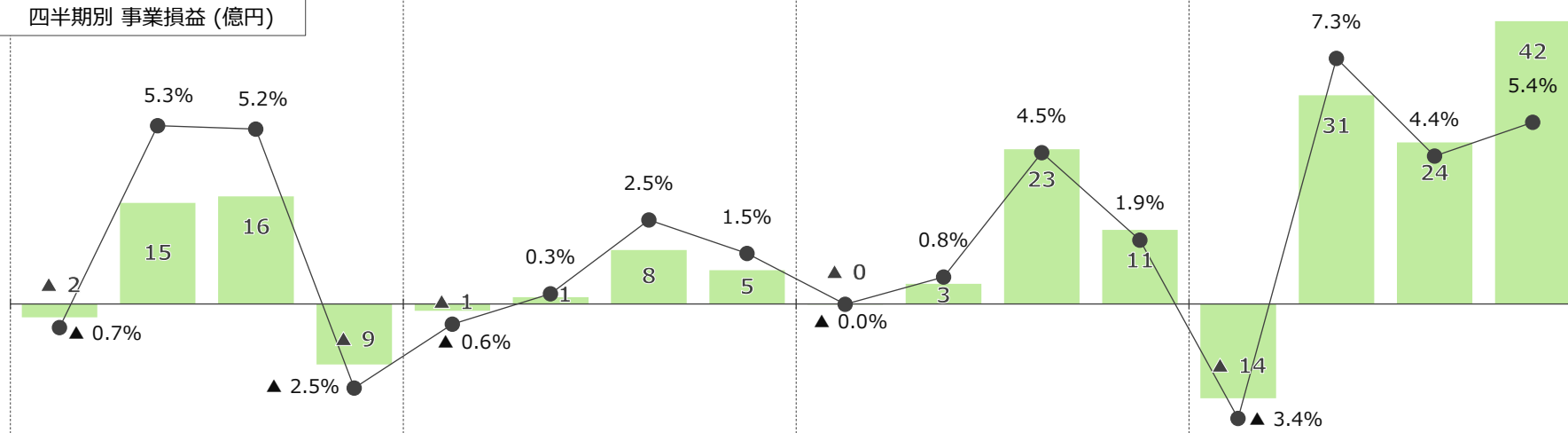
- Base契約車両全535両のうち、**460両**を引渡し済み
Base契約最終車両引渡しは2025年度中を予定
- Option1契約車両640両のうち、**10両**を引き渡し済み
- Option2契約車両435両は25年1月に受注済み

3 セグメント別詳細情報 - 車両

四半期別 売上収益 (億円)



四半期別 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車両への投資が再開
- 海外市場
 - 大都市における混雑緩和対策のための都市交通整備などに伴い需要が見込まれる
- 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
- 中長期展望
 - 海外市場における交通整備、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	▶ 完納（全24編成144両を顧客に引渡し済）	最終車両引渡し 2024年度4Q完了 基地設備引渡し 2025年度
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
- 国内外の各生産拠点でのKPS (Kawasaki Production System)による生産管理の継続



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年度実績（前期比）

受注高 
+1,403 億円

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

売上収益 
+448 億円

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

事業利益 
+123 億円

増収や持分法投資利益の増加などにより増益

2025年度予想（前期比）

受注高 
▲1,130 億円

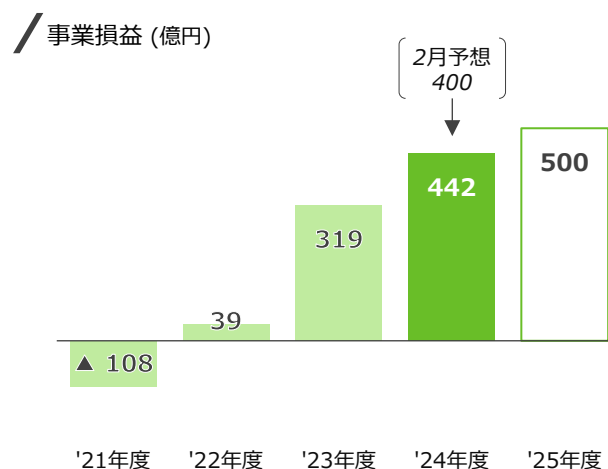
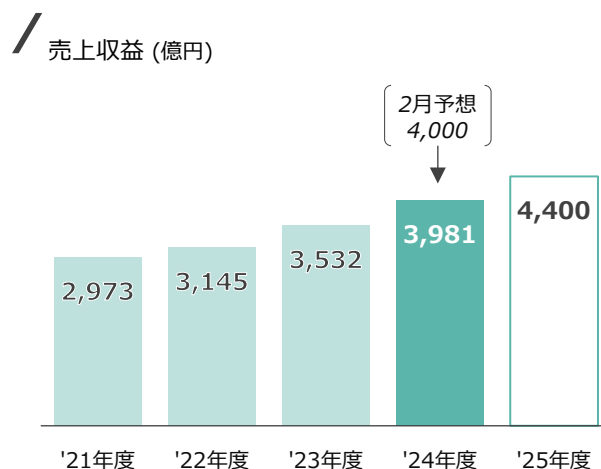
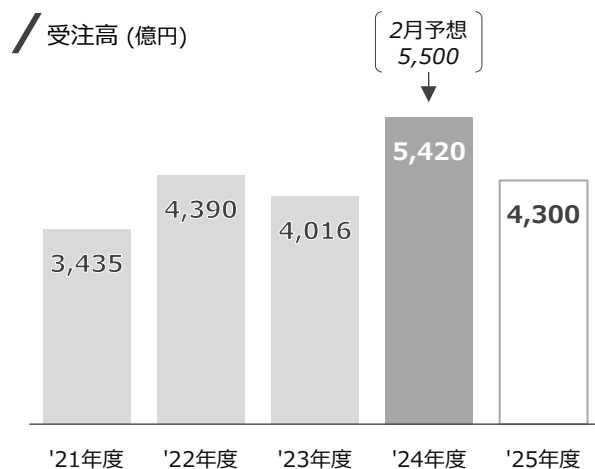
防衛省向け潜水艦やLPG/アンモニア運搬船の減少などにより減少

売上収益 
+419 億円

LPG/アンモニア運搬船の増加などにより増収

事業利益 
+58 億円

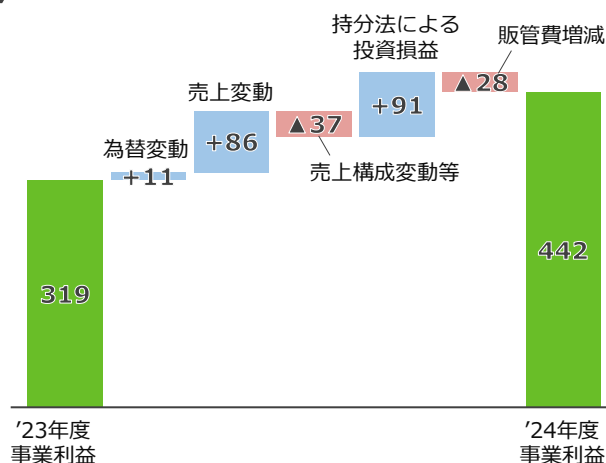
増収などにより増益



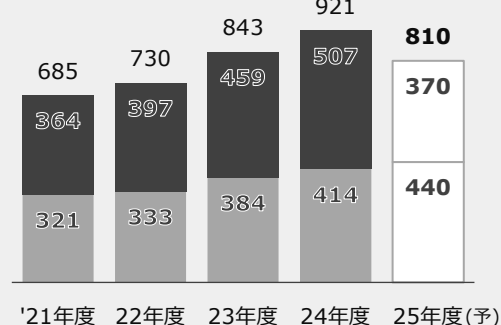
(単位：億円)

	'23年度 実績	'24年度				'25年度	
		2月予想	実績	前期比	2月予想比	予想	前期比
受注高	4,016	5,500	5,420	+ 1,403	▲ 80	4,300	▲ 1,120
うち エネルギー・プラント・船用推進	3,588	3,400	3,544	▲ 44	+ 144	3,300	▲ 244
船舶海洋	427	2,100	1,876	+ 1,448	▲ 224	1,000	▲ 876
売上収益	3,532	4,000	3,981	+ 448	▲ 19	4,400	+ 419
うち エネルギー・プラント・船用推進	2,606	3,100	3,068	+ 462	▲ 32	3,200	+ 132
船舶海洋	925	900	912	▲ 13	+ 12	1,200	+ 288
事業利益	319	400	442	+ 123	+ 42	500	+ 58
[利益率]	[9.0%]	[10.0%]	[11.1%]	[+ 2.0pt]	[+ 1.1pt]	[11.4%]	[+ 0.2pt]
うち 持分法投資利益	137	225	229	+ 91	+ 4	245	+ 16

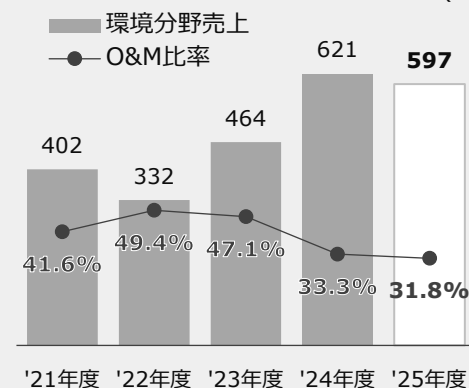
事業損益増減要因 (億円)



補足情報

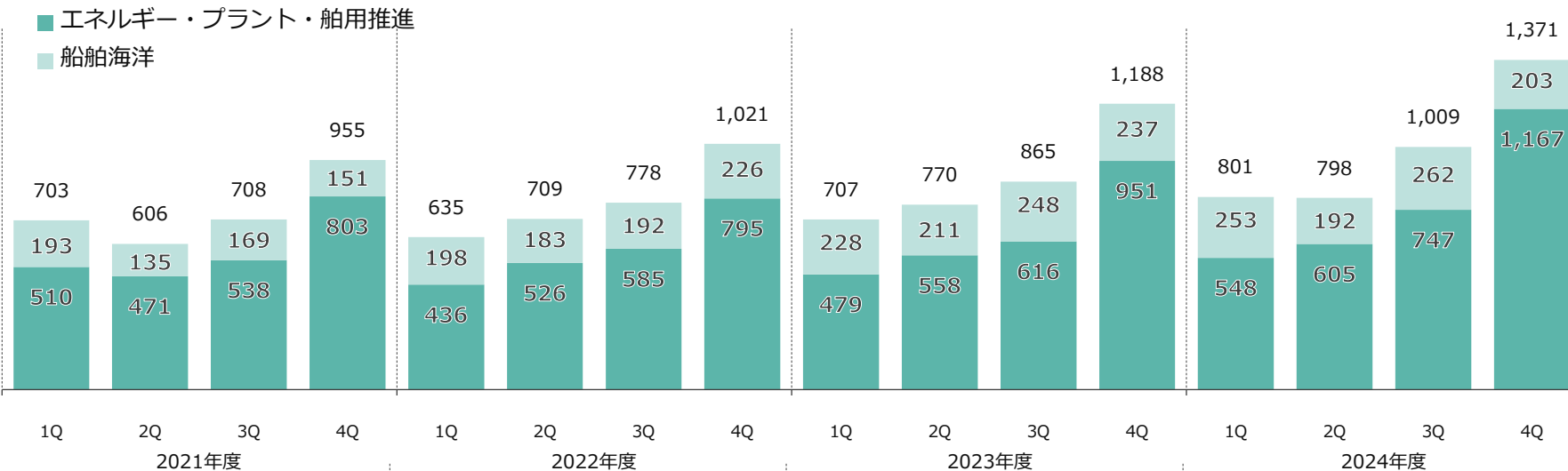
エネルギー事業における主要製品の売上 (億円)
(上段：機器関連 下段：アフターサービス)

プラント事業における環境分野の売上 (億円)

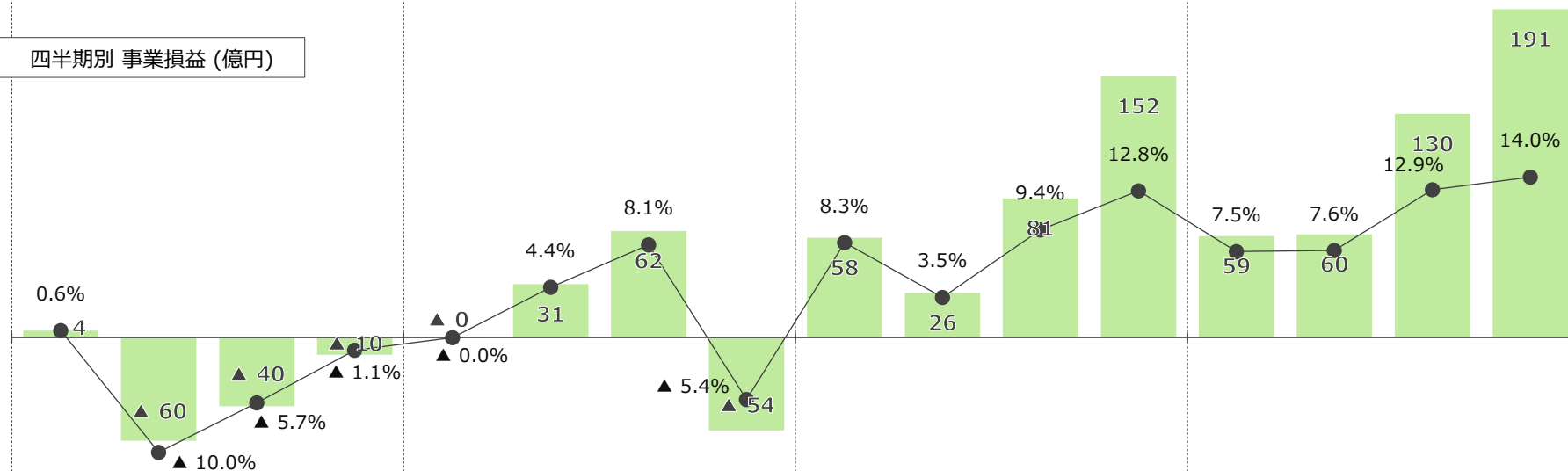


四半期別 売上収益 (億円)

(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 事業損益 (億円)



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
- 分散型電源の根強い需要 - ごみ焼却設備の老朽化更新需要の継続	- 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
- 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需給ひっ迫により船価は高値継続傾向	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
- 米国関税政策の影響による物流・為替動向 - 原材料価格や資機材・燃料費、人件費の継続的な上昇等	当社が強みとする水素製品をはじめ、KCC※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

※ 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

 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

淡路広域行政事務組合向け
新可燃ごみ処理施設をDBO方式※1で受注

Point1

改良型自動燃焼制御技術、AI運転支援システムによる安定処理と遠隔監視システムによる継続的な運転支援を実現

Point2

高効率発電により一般家庭の年間使用量約3,400軒分に相当する余剰電力を売電し、積極的な**クリーンエネルギー※2**の**利活用**に貢献

※1 DBO方式：Design（設計）Build（建設）Operate（運営）

※2 都市ごみ中のバイオマス比率は約50～60%であり、そこから得られた電力はカーボンニュートラルと扱われる



（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

世界初

水素液化プラント向け遠心式水素圧縮機の実証設備建設に着手（25年2月）

Point1

新開発のインペラ（羽根車）を用いた超高速回転技術により、**従来技術による水素圧縮機を大幅に上回る昇圧性能を実現**

Point2

遠心式を採用することで大流量化を実現し、必要とする設置面積を**従来の圧縮機比較で7分の1まで削減**



遠心式水素圧縮機
「KM Comp-H₂」



実証設備全体図
（完成イメージ）

2024年度実績（前期比）

受注高 
+359 億円

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

売上収益 
+135 億円

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

事業利益 
+89 億円

増収や採算性の向上などにより改善

2025年度予想（前期比）

受注高 
+108 億円

建設機械市場向け油圧機器の増加などにより増加

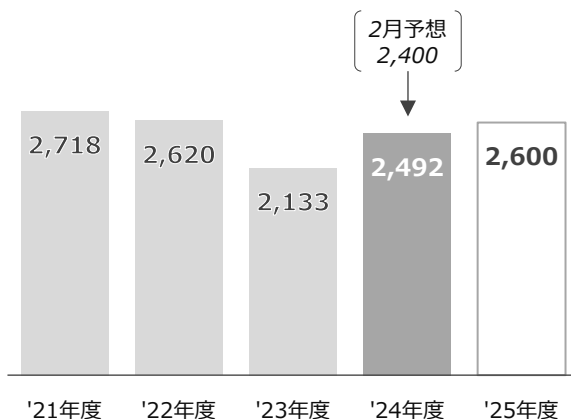
売上収益 
+85 億円

半導体製造装置向けロボットの増加などにより増収

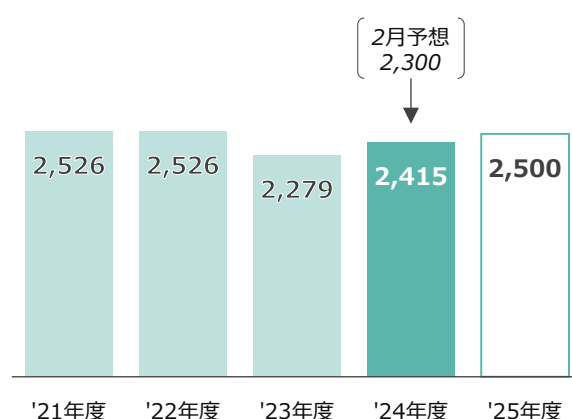
事業利益 
+60 億円

増収や持分法損益の改善などにより増益

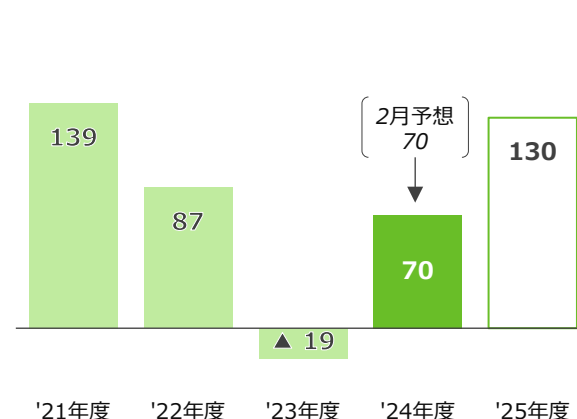
受注高 (億円)



売上収益 (億円)



事業損益 (億円)

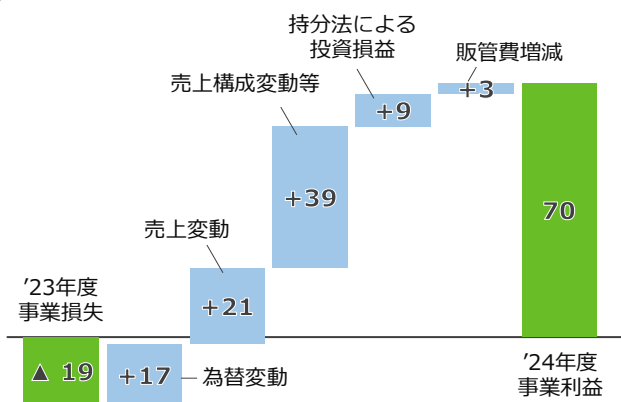


3 セグメント別詳細情報 – 精密機械・ロボット

(単位：億円)

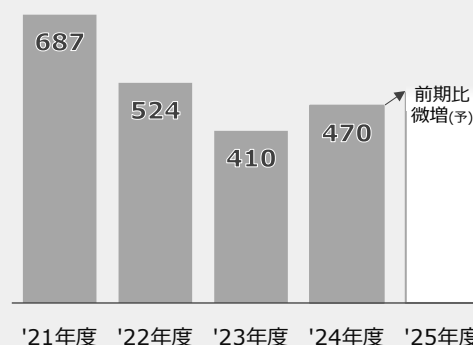
	'23年度 実績	'24年度				'25年度	
		2月予想	実績	前期比	2月予想比	予想	前期比
受注高	2,133	2,400	2,492	+ 359	+ 92	2,600	+ 108
うち 油圧機器	1,361	1,500	1,475	+ 114	▲ 25	1,600	+ 125
ロボット	772	900	1,017	+ 244	+ 117	1,000	▲ 17
売上収益	2,279	2,300	2,415	+ 135	+ 115	2,500	+ 85
うち 油圧機器	1,415	1,400	1,468	+ 52	+ 68	1,500	+ 32
ロボット	863	900	946	+ 82	+ 46	1,000	+ 54
事業損益	▲ 19	70	70	+ 89	+ 0	130	+ 60
[利益率]	[▲ 0.9%]	[3.0%]	[2.9%]	[+ 3.7pt]	[▲ 0.1pt]	[5.2%]	[+ 2.2pt]
うち 持分法投資損益	▲ 25	▲ 15	▲ 15	+ 9	▲ 0	0	+ 15

事業損益増減要因 (億円)



補足情報

中国向け油圧機器売上 (億円)



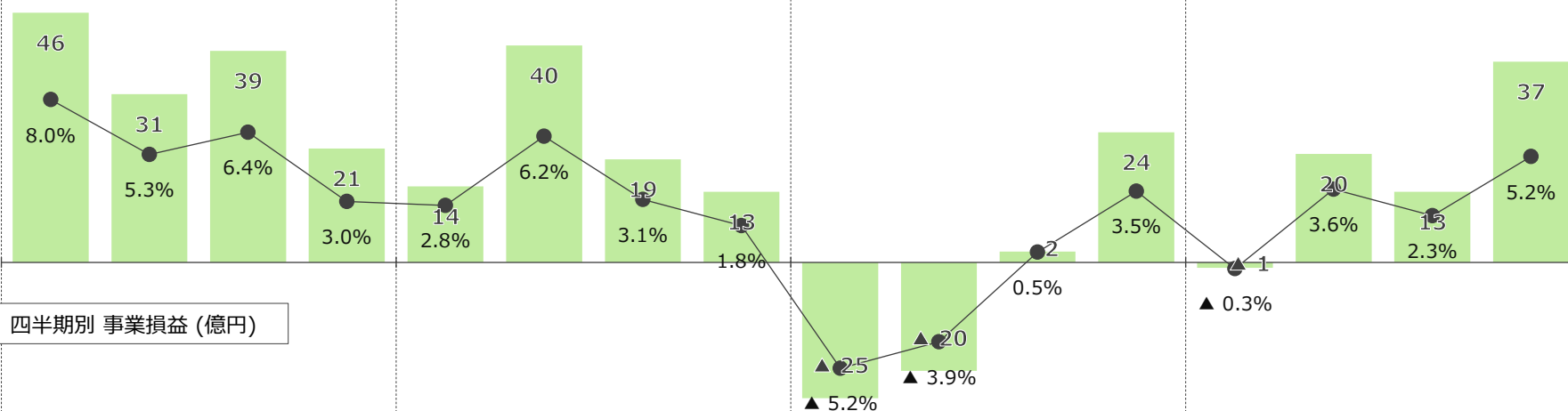
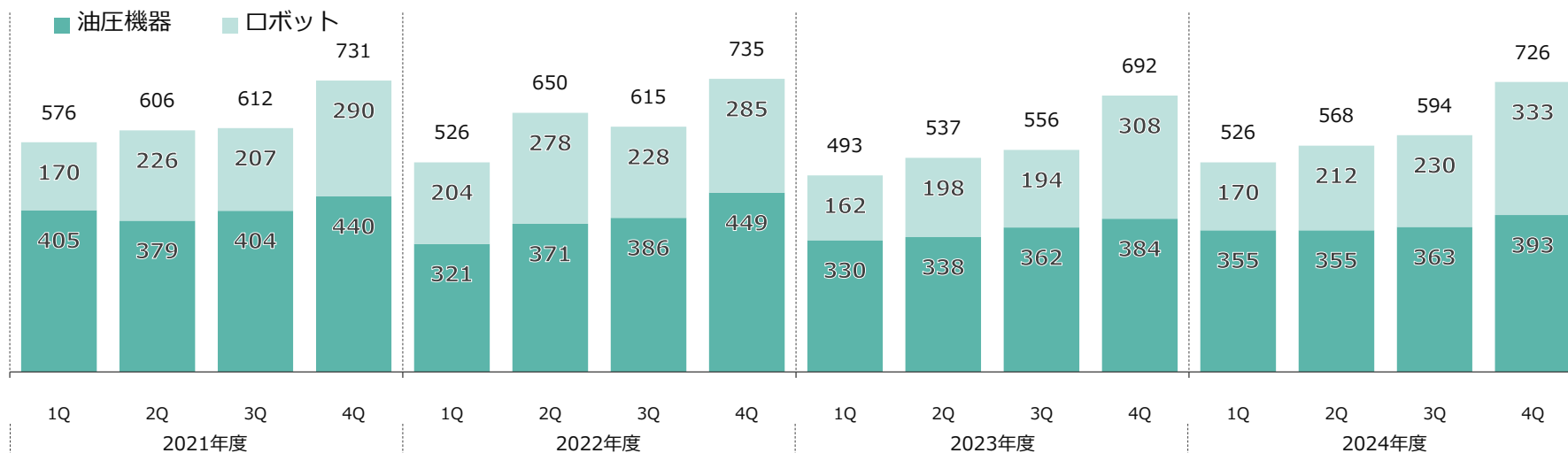
ロボット分野別売上※ (単位：億円)

上段：実績
下段：増減

	'23年度	'24年度	'25年度(予)
車体組立・塗装	389 (+ 44)	418 (+ 29)	400 (▲ 18)
半導体	274 (▲ 163)	348 (+ 74)	380 (+ 32)
一般産機・その他	286 (▲ 38)	274 (▲ 11)	320 (+ 46)
合計	949 (▲ 157)	1,041 (+ 92)	1,100 (+ 59)

※ 本表数値はセグメント間売上を含む

四半期別 売上収益 (億円)



四半期別 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していたものの、アジア・アフリカへの輸出を中心に回復の傾向
 - 中国以外の地域における建設機械市場
欧州等で需要の停滞が見える
 - 建設機械分野は今後、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も、人件費上昇や労働力不足を背景として自動化需要は確実に高まっている
 - 半導体製造装置向けロボット
半導体メモリ市場の需要低下が底を打ち、AI関連等の新たな成長を取り込みつつ、2024年度後半から需要は回復



手術支援ロボット「hinotori™」

メディカロイド社にて
欧州医療機器規則に基
づくCEマーク認証取得
に向けた申請実施

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

「大規模水素ステーション向け
油圧ブースター式水素圧縮機」販売開始

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

ブランド力の強化

- オープン戦略の推進と協業・共創の拡大
- ソーシャルロボット分野の事業化推進

医療向け事業の強化

- **手術支援ロボット 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

2024年度実績（前期比）

売上収益 
+169 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増収

事業利益 
▲1 億円

増収はあるものの、増産投資に伴う固定費の増加などにより前期並み

※ 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）

2025年度予想（前期比）

売上収益 
+507 億円

北米向け四輪車の増加などにより増収

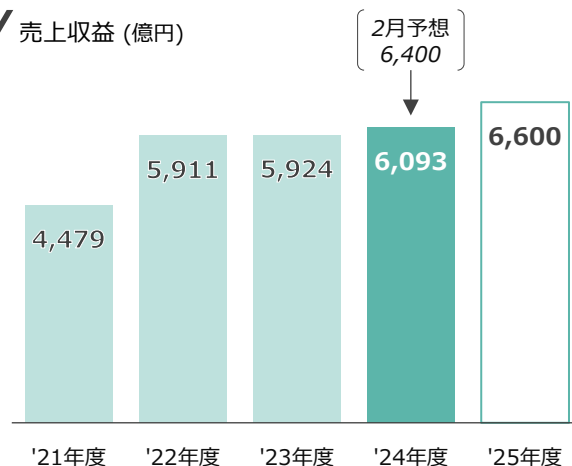
事業利益 
+2 億円

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や販売促進費の増加などにより前期並み

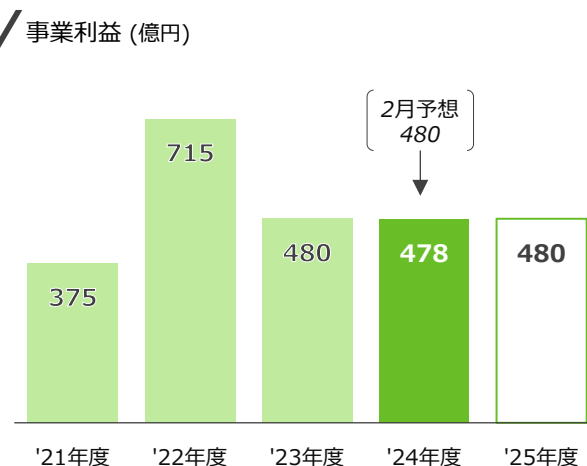
受注高（億円）

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収益と原則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

売上収益（億円）



事業利益（億円）



(単位：億円)

	'23年度	'24年度				'25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	5,924	6,400	6,093	+ 169	▲ 307	6,600	+ 507
うち 先進国二輪車	2,179	2,630	2,453	+ 273	▲ 177	2,430	▲ 23
新興国二輪車	1,034	1,070	992	▲ 42	▲ 78	970	▲ 22
四輪車・PWC	1,806	1,700	1,690	▲ 116	▲ 10	2,270	+ 580
汎用エンジン	903	1,000	955	+ 52	▲ 45	930	▲ 25
事業利益	480	480	478	▲ 1	▲ 2	480	+ 2
	[利益率] [8.1%]	[7.5%]	[7.9%]	[▲ 0.2pt]	[+ 0.4pt]	[7.3%]	[▲ 0.5pt]

補足情報

地域別販売台数（卸売）

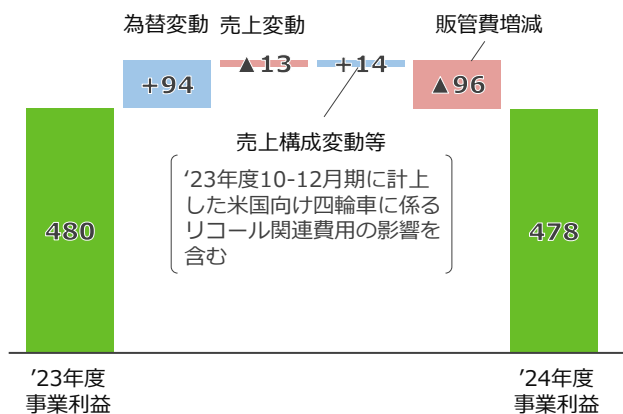
(単位：千台)

		'23年度	'24年度	増減	'25年度(予)
先進国二輪車	日本	31	26	▲ 5	
	北米	94	116	+ 22	
	欧州	76	81	+ 4	
	その他※	8	10	+ 1	
	小計	211	234	+ 22	250
新興国二輪車	フィリピン	143	186	+ 43	
	インドネシア	39	19	▲ 20	
	中南米	12	11	▲ 0	
	その他※	38	29	▲ 9	
	小計	233	246	+ 13	255
四輪車・PWC	北米ほか	88	70	▲ 18	100

(※) 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： ➡

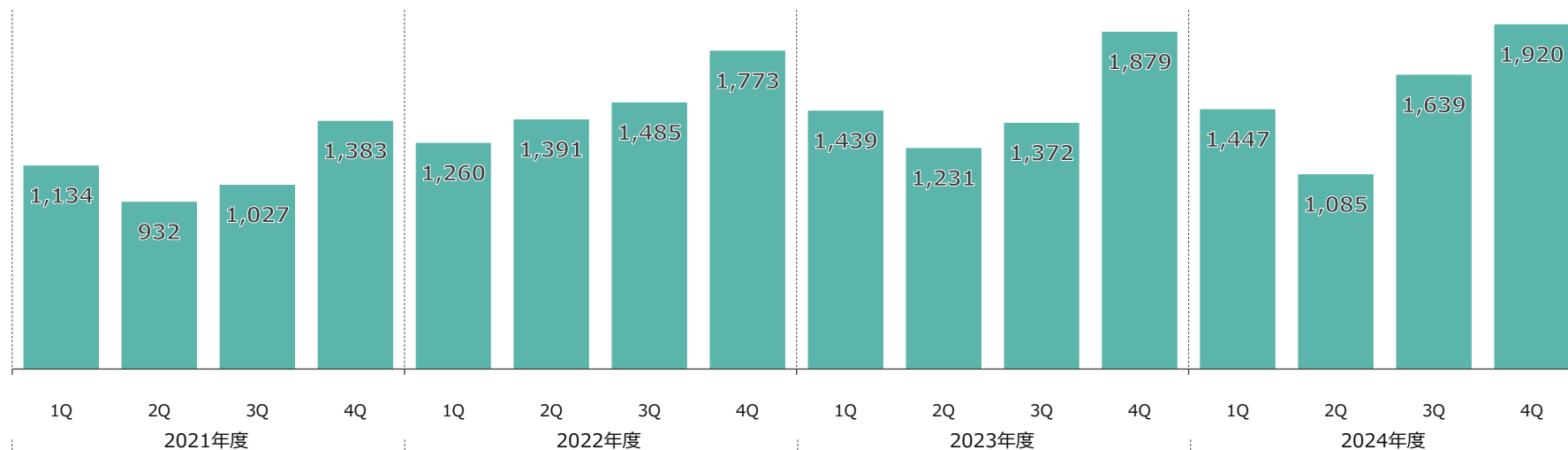
事業利益増減要因（億円）



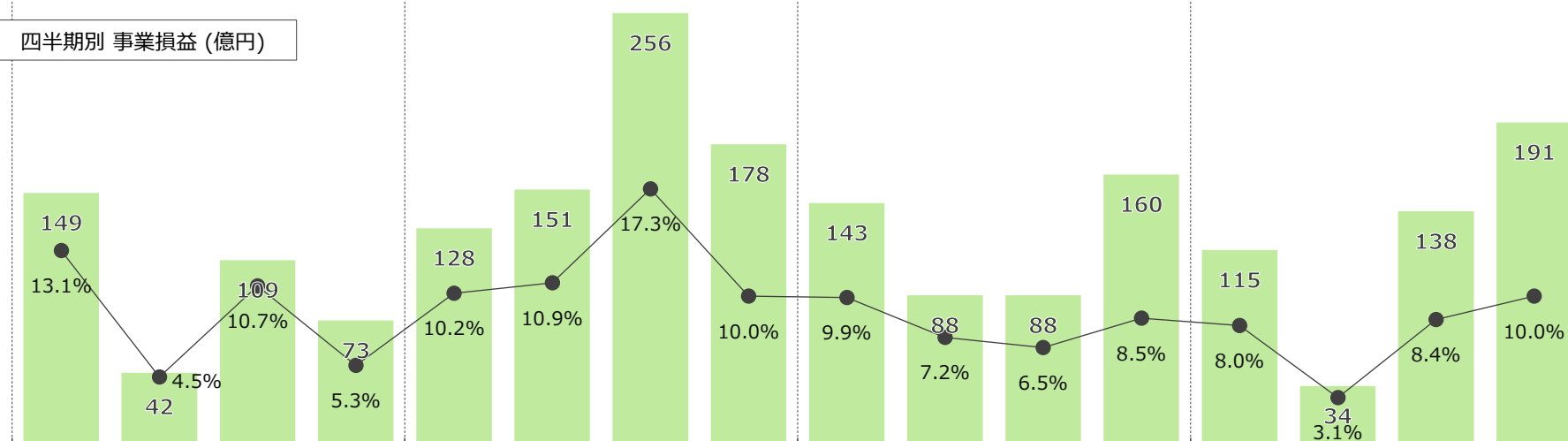
3

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 売上収益 (億円)



四半期別 事業損益 (億円)



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
- 米国（四輪）
 - 中長期的には市場成長を見込むものの、足元はローン金利や燃料価格上昇の影響を受けやすいレクリエーションモデルの販売が軟化
- 米国（共通）
 - 米国新政権の関税措置が及ぼす需要減退影響等が懸念される
- 欧州
 - 小売市場は堅調に推移しているなか、当社シェアは販促策強化や新機種効果に伴い伸長傾向
- 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

- 継続的な新機種の投入
- 販売状況に基づき生産・販売計画を機動的に変更、製品の安定供給を実現



洗練されたプレミアムスーパーネイキッド「Z900」を販売



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
- 北米2工場（アメリカ/メキシコ）の効果的かつ柔軟な活用により外部環境の変化に迅速に対応
- 当社初となる電動四輪車の上市
- 電動化を軸に幅広い選択肢を活用しカーボンニュートラル社会実現に寄与



カワサキ初の電動四輪車「NAVI」シリーズを発売



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



キャッシュフローの改善

- 収益力強化と適正な在庫水準の維持によるフリーキャッシュフロー改善

4

株主還元、その他

Shareholder Return and other information

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

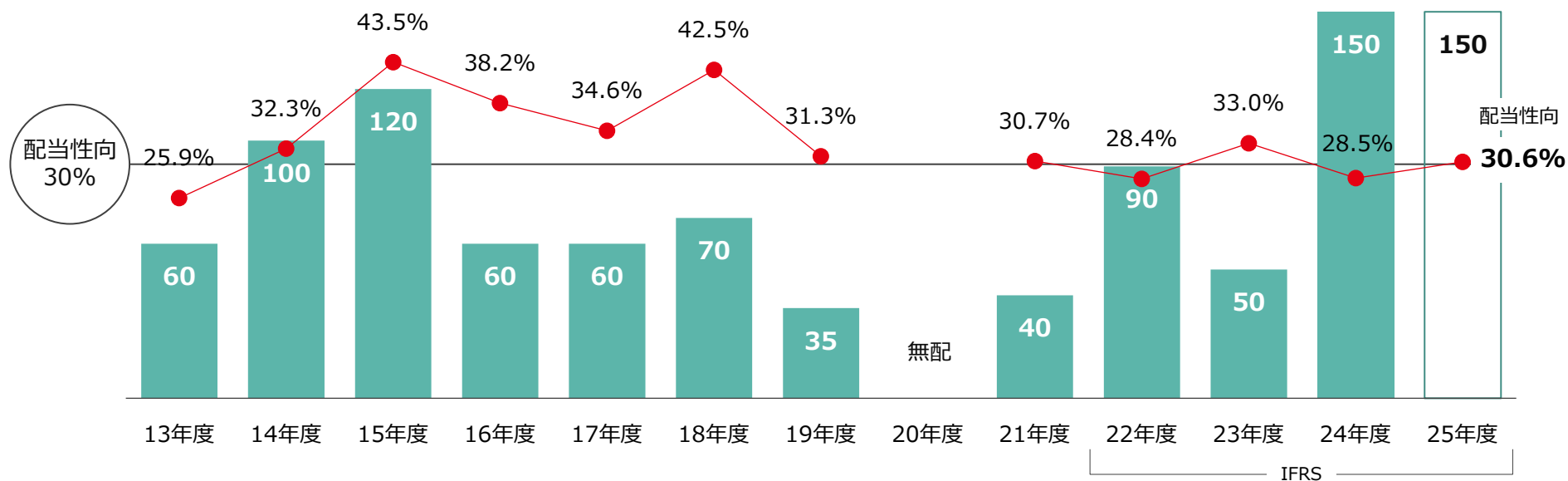
2024年度配当

通期の親会社の所有者に帰属する当期利益は2月公表値から
100億円の上振れ

期末配当を**増配**（70円→80円）し、
1株当たり年間配当は **150円**（配当性向28.5%）を予定

2025年度配当

1株当たり年間配当は **150円**（配当性向30.6%）を予定



4 プロジェクトトピックス

大阪・関西万博に出展

川崎重工グループが描く「未来の移動」

テーマ

EXPO 2025

ひとには「移動することによって幸せを感じる」仕組みが遺伝子レベルで組み込まれているという研究結果がある。そこで川崎重工グループは、ひとのDNAには幸せを感じるために移動しようという「移動本能」が存在すると考えた。



© Expo 2025



特設サイトURL
<https://www.khi.co.jp/Expo2025/>

4 プロジェクトトピックス

CORLEO



CONCEPT 01

4脚型オフロードモビリティ

SNSで、CORLEO関連投稿の
総閲覧数が、1週間で1億回超え！

CONCEPT 02

新しい公共交通システムの形



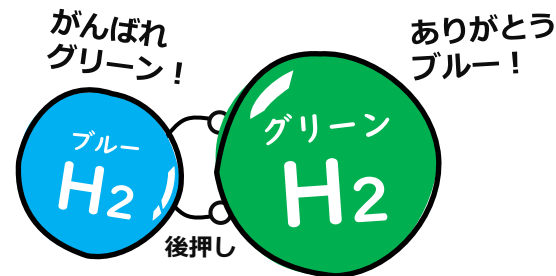
CONCEPT 03
水素発電機

O'CUVOID
HYDROGEN GENERATOR

4 プロジェクトトピックス

水素社会はすぐそこに

— LNG回帰の影響を考える —



- ✓ LNGと親和性の高いブルー水素がグリーン水素の普及を支える形で水素が導入される可能性が高まっている
- ✓ 将来的にグリーン水素が中心となり、水素社会を形成する構図に変化なし

事業環境

足元コスト高に苦しむグリーン水素への投資が足踏みするなか、LNGを活用したブルー水素のコスト競争力に注目が集まる

当社認識

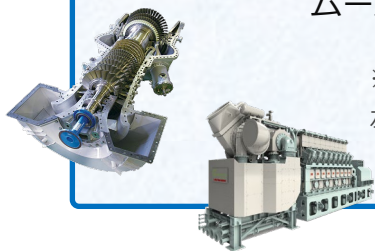
本格的な水素社会到来のタイミングは後ずれる可能性があるものの、**カーボンニュートラルの潮流は不可逆**であり、**水素への投資意欲低下は一過性**と認識

施策1

水素社会の到来を見据えた**トランジション製品^{※1}**の需要は堅調であり、拡販に注力することで潜在的な水素市場シェアの獲得とスムーズな水素社会への移行を目指す

※1 LNGと水素で併用できる製品

左図：代表的なトランジション製品である水素混焼可能なガスタービン、ガスエンジン



施策2

水素の需要マインドが改善していく中、**LNGを活用したブルー水素+CCS**（当社のCO₂分離回収技術^{※2}を活用）によってグリーン水素導入の道筋をつくる

※2 多孔質材料とアミン化合物からなる固体吸収材料を用いて排ガス中のCO₂を吸収し、60℃程度の低温蒸気を用いて吸収したCO₂を分離・回収する技術



世界的な株価指数「DJSI World」に初選定

2024年12月 世界的なESG投資指標である「DJSI World」に初選定。
アジア・太平洋版のDJSI Asia Pacificには、12年連続で選定

Point 役員報酬制度の改正が評価

24年度から「CO₂排出削減への貢献」や「従業員エンゲージメント」などの
非財務情報を役員報酬のKPIに取り入れており、当該制度改定が高く評価された

Member of

Dow Jones Sustainability Indices

Powered by the S&P Global CSA

2025年2月より、DJSIはDJBICI（Dow Jones Best-in-Class Indices）
に名称変更しています

温室効果ガス排出削減目標の国際認証 「Science Based Targets（SBT）」認定取得

2032年度に向けた温室効果ガス削減目標について、国際的な気候変動
イニシアティブであるSBTiより認証を取得

Point 水素活用を中心に設定したCO₂排出量の削減目標が
高く評価された



SCIENCE BASED TARGETS

DRIVING AMBITIOUS CORPORATE CLIMATE ACTION

スキル・マトリックスの充実

2024年12月 コーポレートガバナンスに関する報告書に取締役に求
めるスキル・経験の「選定理由」を記載

Point 株主とのエンゲージメント強化に向き合い実現

スキル・マトリックスの詳細な開示を求める大株主の声を受け、
人事部門や諮問委員会との協議を行い、ガバナンス強化や経営の透明性に寄与

事業戦略

ガバナンス

⋮

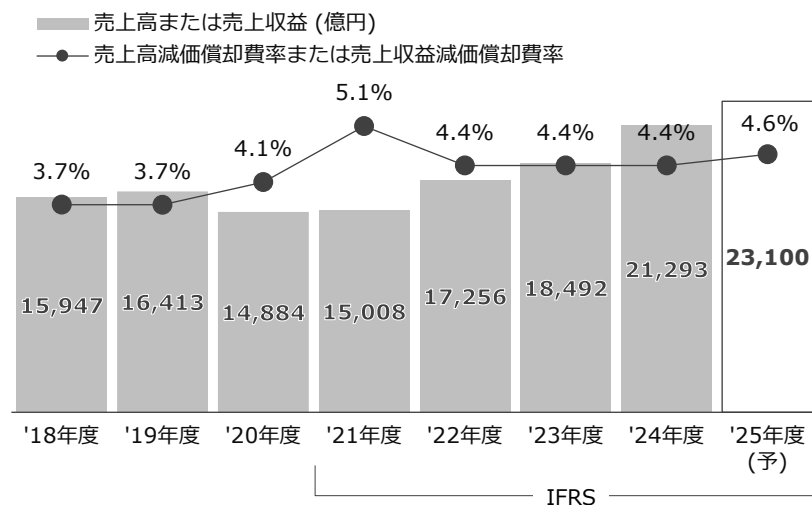
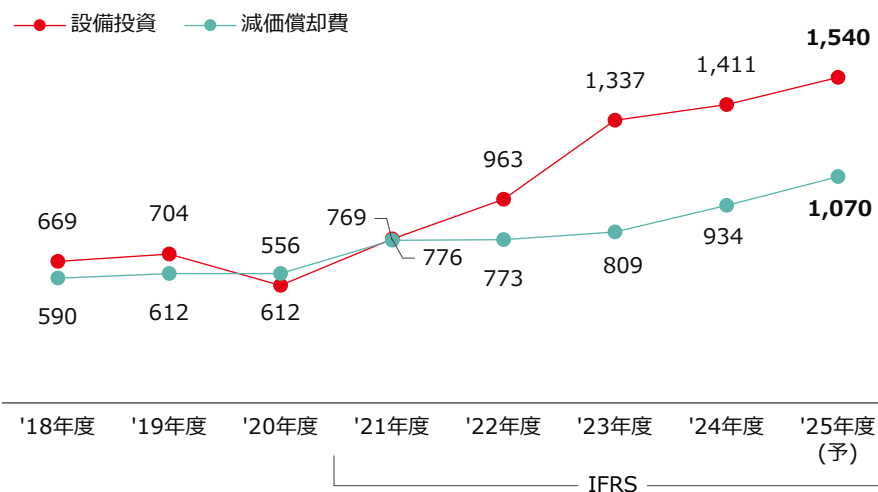
金融



川崎重工グループの取締役
求められるスキル・経験の
選定理由を明記するように

(単位：億円、名)

	'23年度 実績	'24年度				'25年度予想	
		2月予想	実績	前期比	2月予想比	予想	前期比
設備投資	1,337	1,200	1,411	+ 74	+ 211	1,540	+ 129
減価償却費	809	925	934	+ 124	+ 9	1,070	+ 136
研究開発費	535	635	487	▲ 48	▲ 148	640	+ 153
従業員数	39,689	41,590	40,610	+ 921	▲ 980	43,680	+ 3,070
うち国内	28,099	29,570	29,072	+ 973	▲ 498	30,610	+ 1,538
うち海外	11,590	12,020	11,538	▲ 52	▲ 482	13,070	+ 1,532



● 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	4Q
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	2,027
航空宇宙	459	464	480	1,134	1,044	980	1,080	2,463	543	584	4,356	1,511
航空エンジン	144	187	270	313	142	▲ 236	312	1,137	339	633	345	515
車両	117	276	2,550	188	164	136	117	469	170	107	132	2,104
工業機器・ソリューション&マリン	1,245	1,138	634	1,371	1,023	1,160	628	1,204	1,218	892	2,174	1,135
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	1,117
船舶海洋	301	172	184	805	75	227	45	78	653	7	1,197	17
精密機械・ロボット	679	715	580	644	540	490	546	557	616	630	612	634
油圧機器	376	431	374	364	366	309	343	342	360	388	337	388
ロボット	303	284	206	279	173	181	202	214	256	241	274	245
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	1,943
その他	213	371	96	183	217	270	235	221	233	451	5	242
合計	4,120	4,545	6,099	5,609	4,573	4,034	4,292	7,933	4,568	4,384	9,265	8,088

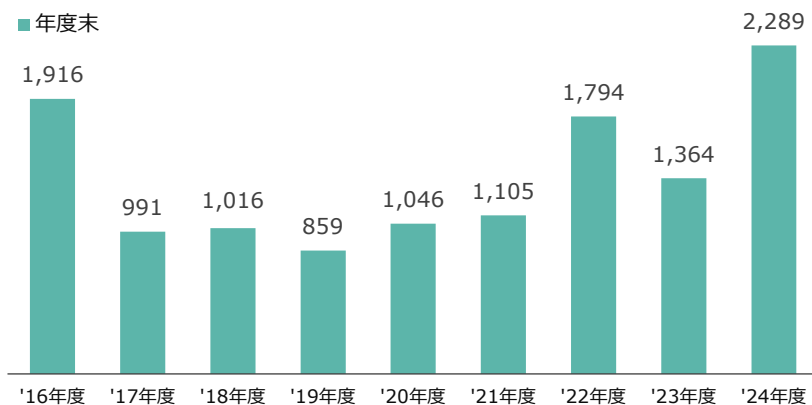
● 防衛省向け受注高・売上収益 (億円)

	'23年度 実績	'24年度				'25年度	
		2月予想	実績	前期比	2月予想比	予想	前期比
受注高	5,530	7,280	7,723	+ 2,193	+ 443	4,000	▲ 3,723
うち 航空機 他	3,966	5,485	5,847	+ 1,881	+ 362	2,700	▲ 3,147
航空エンジン	524	325	389	▲ 135	+ 64	300	▲ 89
潜水艦、艦艇用主機 他	1,040	1,470	1,487	+ 447	+ 17	1,000	▲ 487
売上収益	2,885	4,090	4,008	+ 1,123	▲ 82	4,700	+ 692
[全社の売上収益に占める割合]	[15.6%]	[18.9%]	[18.8%]			[20.3%]	
うち 航空機 他	1,923	2,900	2,806	+ 883	▲ 94	3,285	+ 479
航空エンジン	175	255	254	+ 79	▲ 1	315	+ 61
潜水艦、艦艇用主機 他	787	935	948	+ 161	+ 13	1,100	+ 152

● 受注残高 (億円)

	'23年度末 実績	'24年度末	
		実績	増減
航空宇宙システム	10,249	13,019	+ 2,769
車両	4,900	5,197	+ 297
エネルギーソリューション&マリン	6,854	8,253	+ 1,398
精密機械・ロケット	836	914	+ 77
パワー・スポーツ&エンジン	-	22	+ 22.0
その他	388	419	+ 31
合計	23,229	27,827	+ 4,597

● 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 実績	完工年度				受注残
		'24年度 実績	'25年度	'26年度	'27年度～	
			予定			
LPG運搬船	6	3	4	4	4	12
潜水艦	1	1		1	1	2
その他						
合計	7	※1 4	4	5	5	※2 14

※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（潜水艦の排水トン数はGTに含まない）

● 地域別売上収益 (億円)

	'23年度 実績	'24年度	
		実績	増減
日本	7,315	8,665	+ 1,349
米国	5,512	6,711	+ 1,199
欧州	2,011	2,191	+ 179
アジア	2,588	2,715	+ 127
その他	1,065	1,009	▲ 55
合計	18,492	21,293	+ 2,800

※ 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

2023年度

	日本	米国	欧州	アジア	その他	合計
航空宇宙システム	2,282	843	800	0	35	3,961
車両	694	1,149	-	114	-	1,959
エネルギーソリューション&マリ	2,534	17	123	403	453	3,532
精密機械・ロボット	669	256	135	1,166	51	2,279
パワー・スポーツ&エンジン	410	3,241	949	811	512	5,924
その他	723	3	2	92	13	835
合計	7,315	5,512	2,011	2,588	1,065	18,492
[割合]	39.6%	29.8%	10.9%	14.0%	5.8%	100.0%

2024年度

	日本	米国	欧州	アジア	その他	合計
航空宇宙システム	3,318	1,460	836	0	63	5,678
車両	635	1,520	-	66	-	2,223
エネルギーソリューション&マリ	2,940	8	200	461	369	3,981
精密機械・ロボット	643	266	133	1,317	54	2,415
パワー・スポーツ&エンジン	333	3,448	1,019	790	500	6,093
その他	793	5	2	78	22	901
合計	8,665	6,711	2,191	2,715	1,009	21,293
[割合]	40.7%	31.5%	10.3%	12.8%	4.7%	100.0%

● 通貨別損益影響外貨量※1 (億USD、億EUR)

		'23年度 実績	'24年度 実績	'25年度 予想
USD	航空宇宙システム	5.9	4.7	10.3
	車両	2.2	3.3	1.2
	ICバルブ・リレー・シリンダー&マリッ	2.9	2.5	1.3
	精密機械・ロボット	1.2	1.4	1.4
	パワー・スプローツ&エンジン	6.3	7.5	10.8
	合計	18.5	19.4	25.0
EUR		5.5	5.5	5.7

※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、カワサキモータース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

● 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年度実績	163.07
'25年度前提	155.00

(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※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”

事業成長イメージ

川崎重工業株式会社

2025/5/9

事業成長イメージ（利益）

外部環境の変化に適切に対応し、2027年までに事業利益率8%、2030年までに10%超を実現する

