

2024年度第2四半期決算説明資料

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

2024年11月8日

川崎重工業株式会社



 **Kawasaki**
Powering your potential

0 目次

1

2024年度第2四半期決算実績

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2Q決算実績 - サマリー

- ✓ 前年同期比で増収・増益、2Qにおける売上収益としては過去最高を記録
- ✓ 9月末の円高に伴う為替差損の計上により、税前利益・純利益の増益幅は縮小

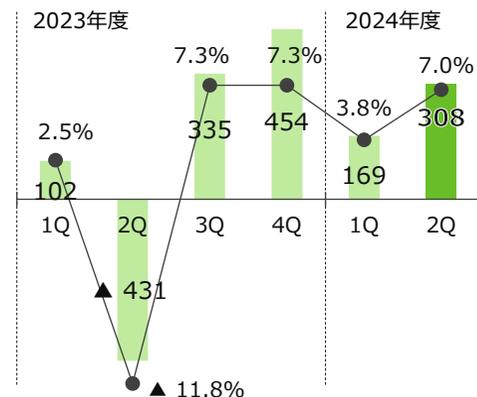
(単位：億円)

	'23年度2Q	'24年度2Q			前年同期比 増減
		4~6月期	7~9月期	累計	
受注高	8,608	4,569	4,384	8,953	+ 345
売上収益	7,693	4,442	4,399	8,841	+ 1,148
事業損益	▲ 328	169	308	477	+ 806
[利益率]	[▲ 4.3%]	[3.8%]	[7.0%]	[5.4%]	[+ 9.6pt]
税引前四半期損益	▲ 344	258	▲ 21	237	+ 582
[利益率]	[▲ 4.5%]	[5.8%]	[▲ 0.5%]	[2.7%]	[+ 7.1pt]
親会社の所有者に帰属する 四半期損益	▲ 233	153	▲ 17	136	+ 370
[利益率]	[▲ 3.0%]	[3.5%]	[▲ 0.4%]	[1.5%]	[+ 4.5pt]
売上加重平均レート(USD/JPY)	137.27	153.34	149.72	151.44	+ 14.17
損益影響外貨量(億USD) ^{※2}	7.8	4.9	5.4	10.3	+ 2.5

留意

'23年度2Q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補足情報を参照

四半期別 事業利益 (億円), 利益率



※ 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2Q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は固定費の増加やオフロード四輪車のリコール対応や生産遅延等により減益 ②

(単位：億円)

	受注高			売上収益			事業損益		
	'23年度2Q	'24年度2Q	増減	'23年度2Q	'24年度2Q	増減	'23年度2Q	'24年度2Q	増減
航空宇宙システム	1,932	2,099	+ 168	1,292	2,341	+ 1,049	▲ 527	253	+ 781
車両	301	278	▲ 22	841	870	+ 29	3	16	+ 13
イネキ-ソリューション&マリ	2,184	2,110	▲ 73	1,478	1,599	+ 121	85	120	+ 35
精密機械・ロボット	1,030	1,246	+ 216	1,030	1,094	+ 64	▲ 46	19	+ 65
パワーホ-ツ&エンジン	2,671	2,533	▲ 138	2,671	2,533	▲ 138	231	149	▲ 82
その他	488	684	+ 196	379	401	+ 22	5	16	+ 10
調整額*	-	-	-	-	-	-	▲ 80	▲ 98	▲ 17
合計	8,608	8,953	+ 345	7,693	8,841	+ 1,148	▲ 328	477	+ 806

* 「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2Q決算実績 – 損益計算書

(単位：億円)

	'23年度2Q	百分率	'24年度2Q	百分率	増減
売上収益	7,693	100.0	8,841	100.0	+ 1,148
売上原価	6,809	88.5	6,975	78.9	+ 166
売上総利益	884	11.5	1,866	21.1	+ 982
販売費および一般管理費	1,282	16.7	1,471	16.6	+ 188
うち 給料および手当	367		398		+ 31
研究開発費	236		261		+ 24
その他	677		810		+ 133
持分法による投資利益	65		85		+ 20
その他の収益および費用(▲は損)	4		▲ 3		▲ 7
うち 固定資産売却益	7		10		+ 2
その他	▲ 2		▲ 13		▲ 10
事業損益	▲ 328	▲ 4.3	477	5.4	+ 806

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 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2Q決算実績 – 損益計算書

(単位：億円)

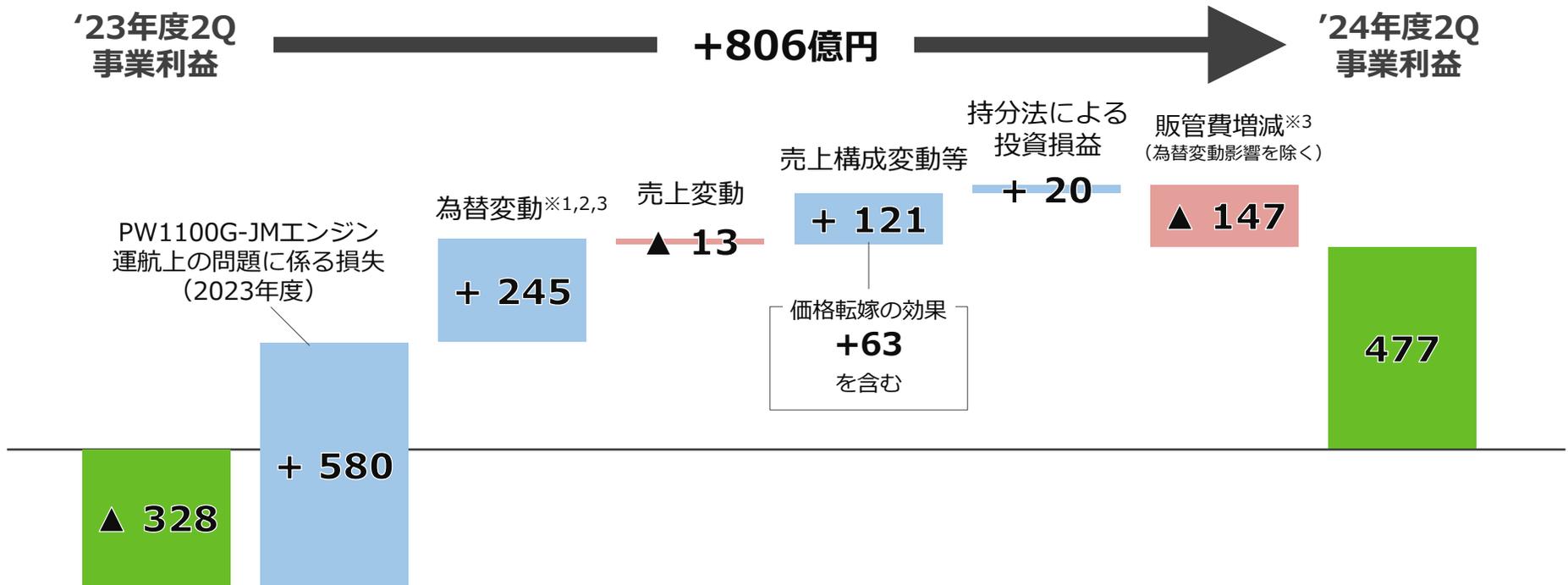
	'23年度2Q	百分率	'24年度2Q	百分率	増減
金融収益および費用(▲は損)	▲ 16		▲ 240		▲ 224
うち 金融収支(受取配当金含む)	▲ 24		▲ 49		▲ 25
為替差損益	33		▲ 157		▲ 190
その他	▲ 25		▲ 33		▲ 7
税引前四半期損益	▲ 344	▲ 4.5	237	2.7	+ 582
法人所得税費用	▲ 120		88		+ 208
非支配持分に帰属する四半期利益	9		12		+ 2
親会社の所有者に帰属する四半期損益	▲ 233	▲ 3.0	136	1.6	+ 370

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2Q末日レート
142.82円
'24年度2Q
売上加重平均レート
151.44円
外貨建債権の換算評価損
が発生

2024年度2Q決算実績 – 事業損益増減要因

- ✓ 全体としては円安メリットを享受も、販管費（固定費）の増加が利益を下押し
- ✓ 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（+31億円）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、本決算説明資料より、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2Q 事業損益	増減要因						増減計	'24年度2Q 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	▲ 527	^{※2} 89	29	107		▲ 24	580	781	253
車両	3	38	▲ 1	▲ 18	0	▲ 6		13	16
工機・ソリューション&マリ	85	8	19	12	13	▲ 17		35	120
精密機械・ロボット	▲ 46	14	8	27	6	10		65	19
パワー・スプーツ&エンジン	231	96	▲ 72	▲ 8		▲ 98		▲ 82	149
その他	5	0	4	▲ 13	▲ 0	19		10	16
調整額	▲ 80			13	▲ 0	▲ 30		▲ 17	▲ 98
合計	▲ 328	245	▲ 13	121	20	▲ 147	580	806	477

※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を含む

※3 為替変動影響を除く

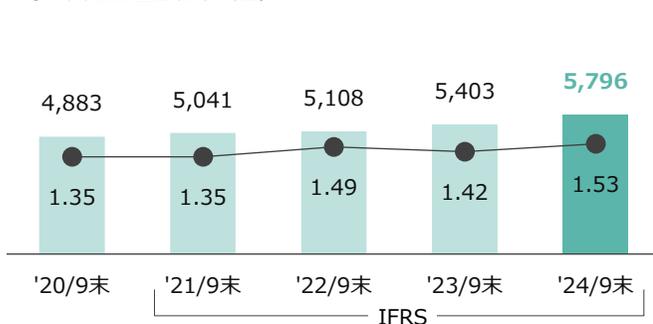
(単位：億円)

	'23年度末		'24年度 2Q末		増減
		百分率		百分率	
現金および現金同等物	841		1,273		+ 432
売掛債権 (契約資産を含む)	7,703		6,705		① ▲ 998
棚卸資産	7,102		8,207		② + 1,105
その他	1,621		2,323		+ 702
流動資産 計	17,269	64.4	18,511	65.7	+ 1,241
有形・無形固定資産	5,659		5,796		+ 136
使用権資産	648		659		+ 11
繰延税金資産	1,174		1,188		+ 14
その他	2,050		2,036		▲ 13
非流動資産 計	9,532	35.6	9,681	34.3	+ 148
資産合計	26,801	100.0	28,192	100.0	+ 1,390

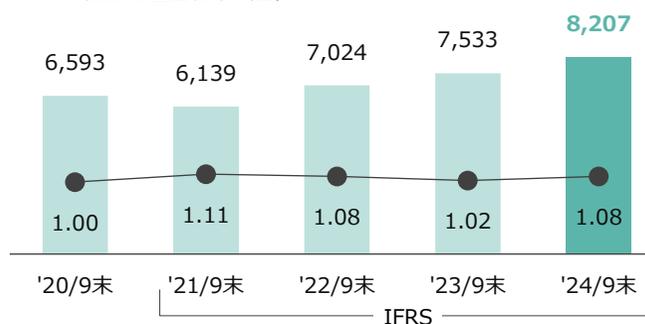
要因説明

- ① PS&Eやエネルギー事業等で減少
- 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)



1 2024年度2Q決算実績 – 財政状態計算書

(単位：億円)

	'23年度末	百分率	'24年度 2Q末	百分率	増減
買掛債務	4,519		4,370		▲ 149
有利子負債	6,539		8,400		③ + 1,861
契約負債（前受金）	2,654		2,880		+ 226
受注工事損失引当金	56		61		+ 4
退職給付に係る負債	746		767		+ 21
その他	5,739		5,092		④ ▲ 647
負債計	20,256	75.6	21,572	76.5	+ 1,316
親会社の所有者に帰属する持分	6,340		6,399		+ 58
非支配持分	204		220		+ 15
資本計	6,545	24.4	6,619	23.5	+ 74
負債および資本合計	26,801	100.0	28,192	100.0	+ 1,390

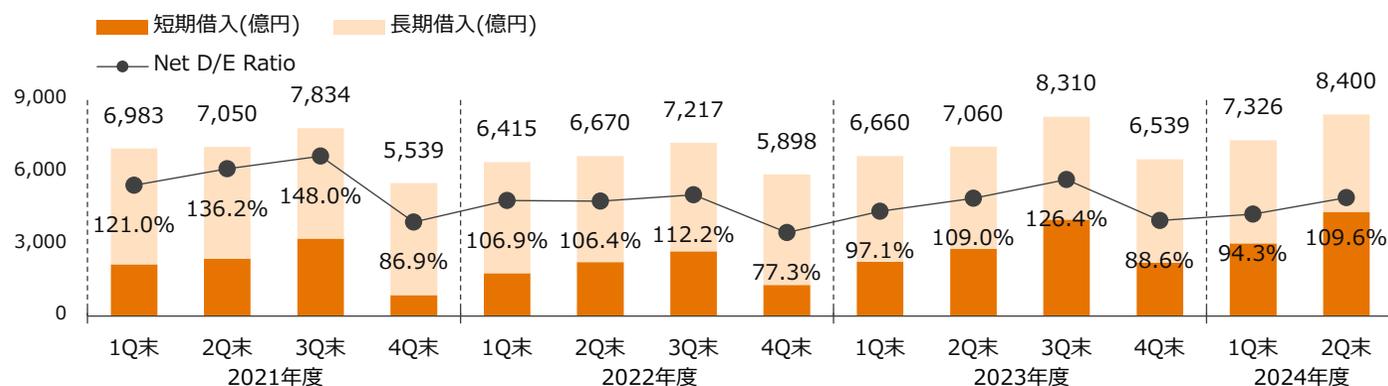
要因説明

- ③ 前年度末比での借入増は平常の事業サイクル
- ④ 航空宇宙事業等で債権流動化に伴う債務が減少

補足情報

Cash Conversion Cycle
の推移（単位：日）

	CCC
'20年度2Q末	156
'21年度2Q末	158
'22年度2Q末	154
'23年度2Q末	154
'24年度2Q末	164



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)や四輪販売遅れによる棚卸資産回転日数の長期化による悪化

(単位：億円)

	'23年度2Q	'24年度2Q	増減
税引前四半期利益	▲ 344	237	+ 582
減価償却費	435	428	▲ 6
運転資本構成項目の増減額	▲ 80	▲ 736	▲ 656
うち 売上債権 ^{※1} の増減額(▲は増加)	393	850	+ 456
棚卸資産の増減額(▲は増加)	▲ 467	▲ 1,194	▲ 726
仕入債務の増減額(▲は減少)	▲ 1	▲ 143	▲ 141
前渡金の増減額(▲は増加)	▲ 5	▲ 497	▲ 492
契約負債 ^{※2} の増減額(▲は減少)	▲ 0	249	+ 249
その他	▲ 164	▲ 298	▲ 134
営業活動によるキャッシュ・フロー	▲ 154	▲ 369	▲ 215
有形・無形固定資産の取得による支出	▲ 484	▲ 494	▲ 9
有形・無形固定資産の売却による収入	12	19	+ 6
その他	▲ 8	▲ 22	▲ 14
投資活動によるキャッシュ・フロー	▲ 480	▲ 497	▲ 16
フリー・キャッシュ・フロー	▲ 635	▲ 867	▲ 231
借入金および社債の純増減額(▲は減少)	1,095	1,901	+ 805
配当金の支払額(非支配株主への支払を除く)	▲ 100	▲ 50	+ 50
債権流動化による収入および返済による支出	▲ 666	▲ 435	+ 230
その他	▲ 152	▲ 176	▲ 23
財務活動によるキャッシュ・フロー	176	1,238	+ 1,062

※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

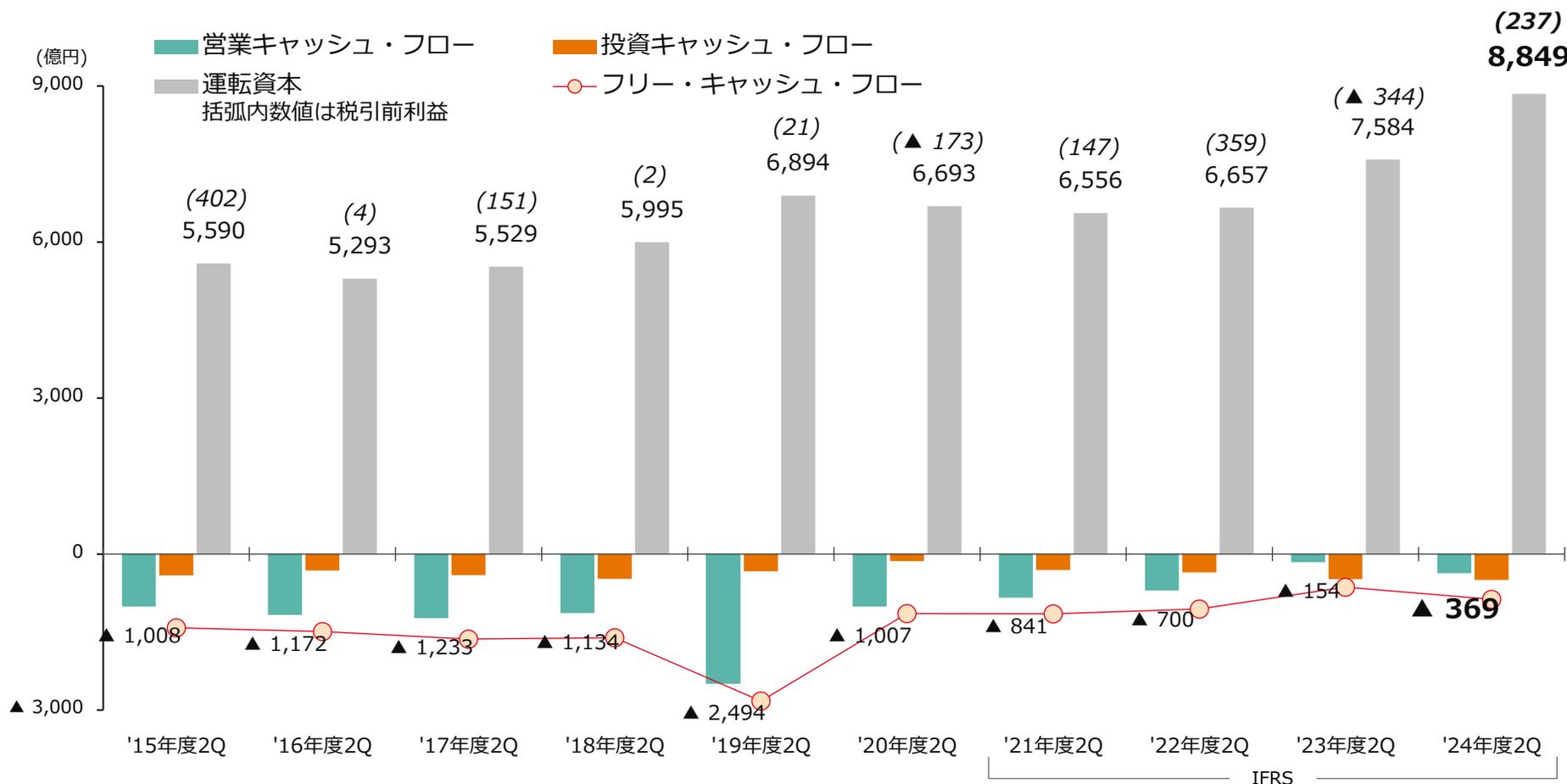
要因説明

① '23年度2Q：
税引前利益の赤字に加え、
運転資本項目では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
の増加やエネルギー事業
での棚卸資産の増加等が
あり、営業CFは赤字

'24年度2Q：
PS&Eやエネルギー事業
で債権回収が進捗したも
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

② 運転資本の増加に対応

- ✓ 2Q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の一時的な販売鈍化によるもの



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・純利益は為替差損の発生を織り込み、見通しを引き下げ

(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	2Q実績	3-4Q予想
受注高	20,834	24,100	24,300	+ 3,466	+ 200	8,952	15,348
売上収益	18,492	22,500	21,800	+ 3,308	▲ 700	8,841	12,959
事業利益	462	1,300	1,300	+ 838	-	477	823
	[利益率] [2.5%]	[5.8%]	[6.0%]	[+ 3.4pt]	[+ 0.1pt]	[5.4%]	[6.4%]
税引前当期利益	319	1,100	950	+ 631	▲ 150	237	713
	[利益率] [1.7%]	[4.9%]	[4.4%]	[+ 2.6pt]	[▲ 0.5pt]	[2.7%]	[5.5%]
親会社の所有者に帰属する 当期利益	253	780	730	+ 477	▲ 50	136	594
	[利益率] [1.4%]	[3.5%]	[3.3%]	[+ 1.9pt]	[▲ 0.1pt]	[1.5%]	[4.6%]
税後ROIC	2.8%	6.7%	6.5%	+ 3.7pt	▲ 0.2pt	-	-
売上加重平均レート(USD/JPY)	142.54	140.00	-	-	-	151.44	140.00
損益影響外貨量(億USD) [※]	18.5	20.0	17.1	▲ 1.4	▲ 2.9	10.3	6.8

※ 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.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ボーイング社のストライキ影響を受けながらも、航空エンジン事業のアフター収益が牽引し、利益見通しを引き上げ
- ✓ PS&Eはオフロード四輪の上期の状況を反映し、見通しを引き下げ

(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	7,900	7,700	▲ 200	3,961	5,800	5,700	▲ 100	▲ 150	450	520	+ 70
車両	887	1,600	1,600	-	1,959	2,100	2,100	-	37	70	70	-
イ礼ギ-ソリューション&マリ	4,016	4,000	5,000	+ 1,000	3,532	4,100	4,000	▲ 100	319	300	320	+ 20
精密機械・ホット	2,133	2,400	2,400	-	2,279	2,300	2,400	+ 100	▲ 19	70	80	+ 10
パワースポーツ&エンジン	5,924	7,200	6,600	▲ 600	5,924	7,200	6,600	▲ 600	480	680	510	▲ 170
その他	945	1,000	1,000	-	835	1,000	1,000	-	11	50	50	-
調整額*	-	-	-	-	-	-	-	-	▲ 217	▲ 320	▲ 250	+ 70
合計	20,834	24,100	24,300	+ 200	18,492	22,500	21,800	▲ 700	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2Q実績（前年同期比）

受注高 
+168 億円

防衛省向けの減少（下期集中による）はあるものの、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増加

売上収益 
+1,049 億円

PW1100G-JMエンジンに係る損失計上(売上収益の減額)があった前年同期と比べ、防衛省向けや、民間機向け航空エンジンなどが増加したことにより増収

事業利益 
+781 億円

増収による増益などにより改善

2024年度予想（従来予想比）

受注高 
▲200 億円

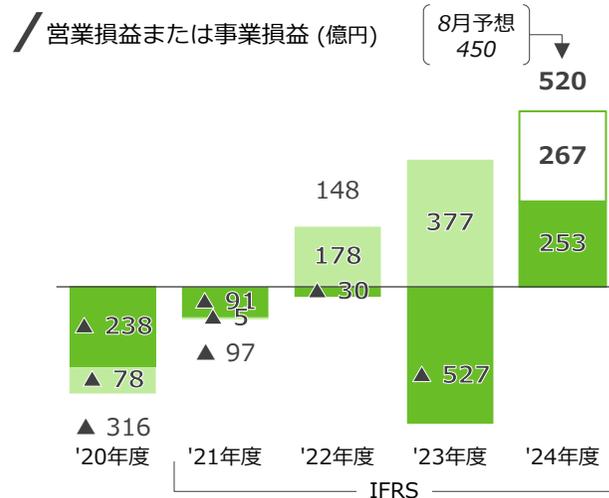
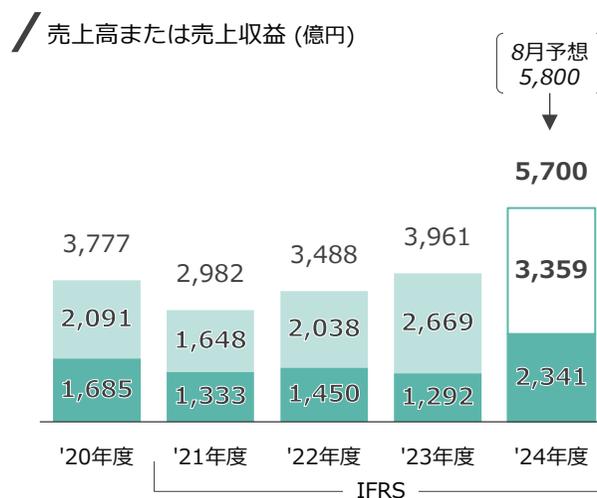
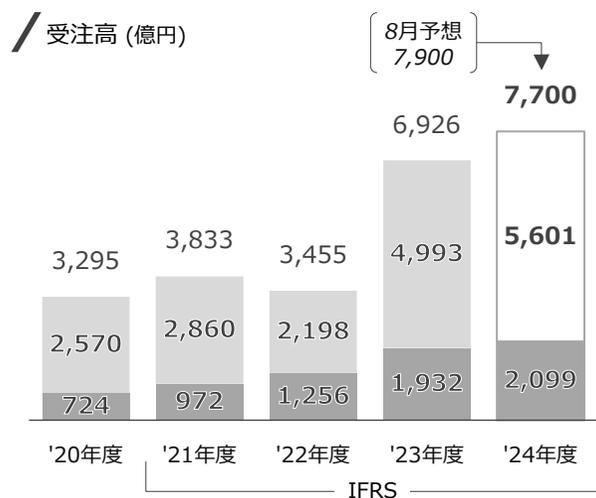
ボーイング社におけるストライキ影響等により、見通しを引き下げ

売上収益 
▲100 億円

民間機向け航空エンジンの増加はあるものの、ボーイング社におけるストライキ影響等により、見通しを引き下げ

事業利益 
+70 億円

減収はあるものの、航空エンジン事業の採算性改善により、見通しを引き上げ



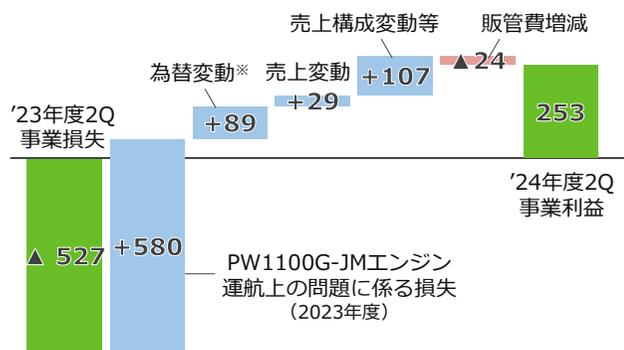
(注) グラフは濃色部が1-2Q、淡色部が3-4Qを表します

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				
	2Q実績	2Q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	3-4Q予想
受注高	1,932	2,099	+ 168	6,926	7,900	7,700	+ 774	▲ 200	5,601
うち 航空宇宙	2,025	1,127	▲ 898	5,569	6,300	6,100	+ 531	▲ 200	4,973
航空エンジン	▲ 93	972	+ 1,065	1,356	1,600	1,600	+ 244	-	628
売上収益	1,292	2,341	+ 1,049	3,961	5,800	5,700	+ 1,739	▲ 100	3,359
うち 航空宇宙	1,322	1,539	+ 217	3,074	4,200	4,000	+ 926	▲ 200	2,461
航空エンジン	▲ 29	802	+ 831	887	1,600	1,700	+ 813	+ 100	898
事業損益	▲ 527	253	+ 781	▲ 150	450	520	+ 670	+ 70	267
	[利益率] [▲ 40.8%]	[10.8%]	[+ 51.6pt]	[▲ 3.8%]	[7.8%]	[9.1%]	[+ 12.8pt]	[+ 1.3pt]	[7.9%]

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 (+31億円) 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		2Q比増減
	2Q	通期	2Q	2Q	
767	16	33	11	▲ 5	
777	16	32	10	▲ 6	
777X	0	6	5	+ 5	
787	11	41	23	+ 12	

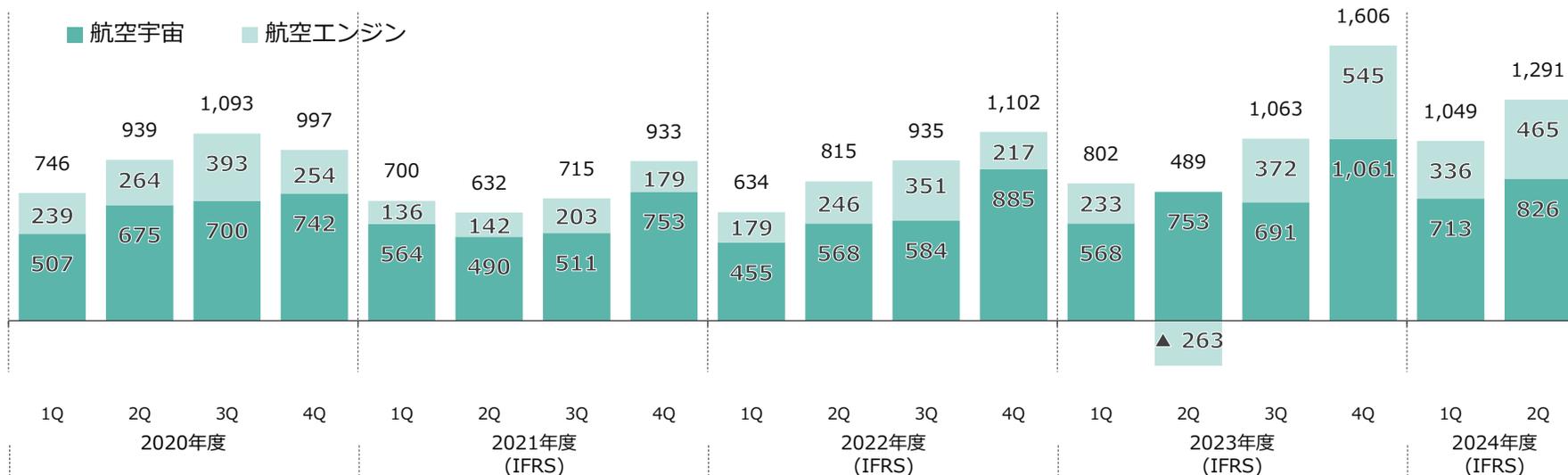
主要航空エンジン分担製造品の売上台数 (単位：台)

	'23年度		'24年度		2Q比増減
	2Q	通期	2Q	2Q	
V2500	4	6	12	+ 8	
PW1100G	326	675	333	+ 7	

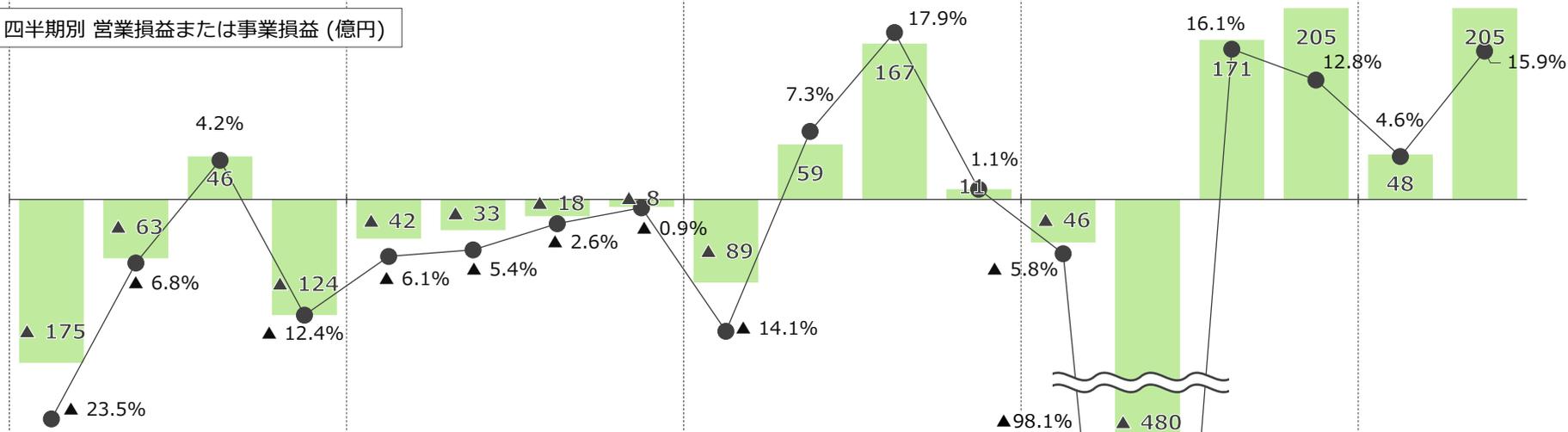
(注) Rolls-Royce向けエンジンは非公表

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

- 民間機向け
 - 米国ボーイング社におけるストライキの影響は懸念されるものの、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業務効率化を推し進め、生産性を向上させる
- 防衛航空機・ヘリコプタの開発案件・量産契約の着実な推進



CH-47J/JA型ヘリコプター
出典：陸上自衛隊ウェブサイト

✓ 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

✓ 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2Q実績（前年同期比）

受注高 ▲22 億円
 アジア向けが減少したことにより減少

売上収益 +29 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 +13 億円
 増収などにより増益

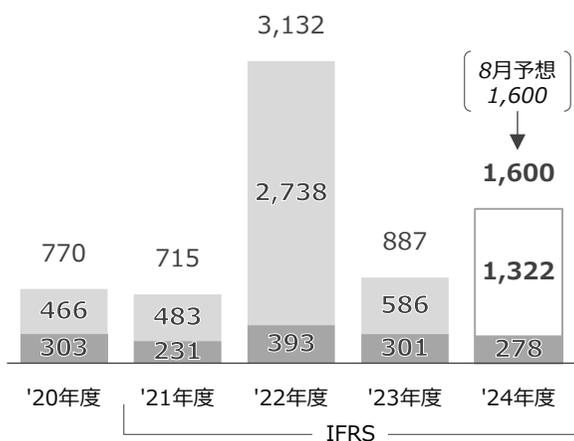
2024年度予想（従来予想比）

受注高 ±0 億円
 大きな変動はなく、見通しを据え置き

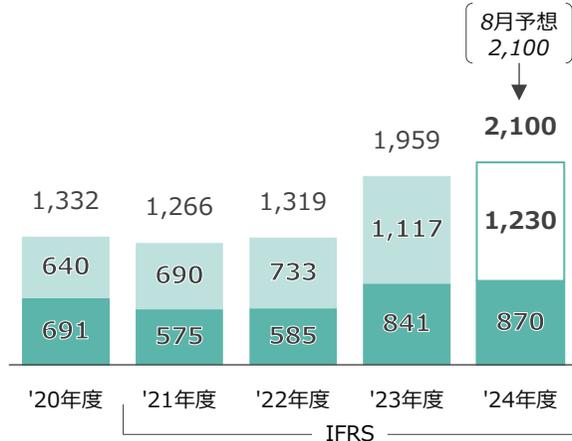
売上収益 ±0 億円
 同 上

事業利益 ±0 億円
 同 上

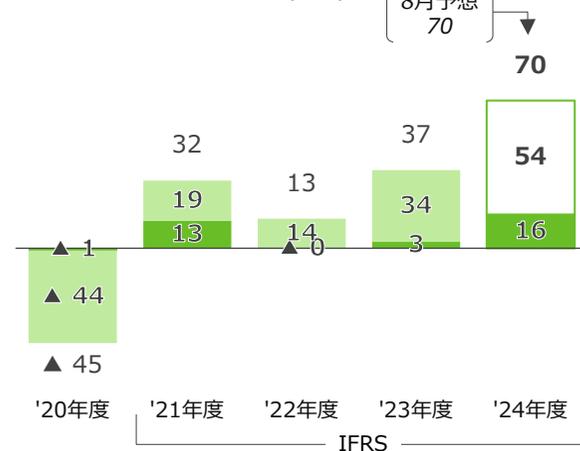
受注高 (億円)



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)



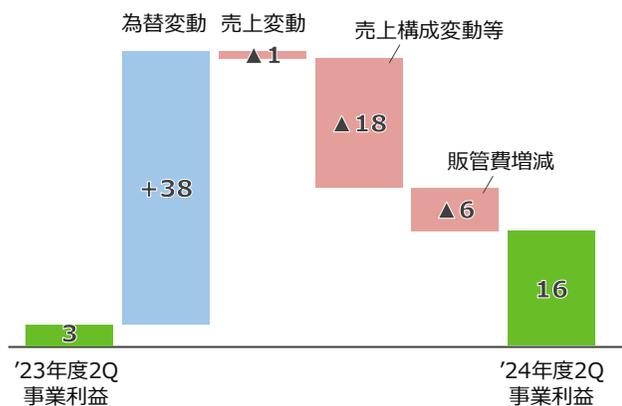
(注) グラフは濃色部が1-2Q、淡色部が3-4Qを表します

3 セグメント別詳細情報 - 車両

(単位：億円)

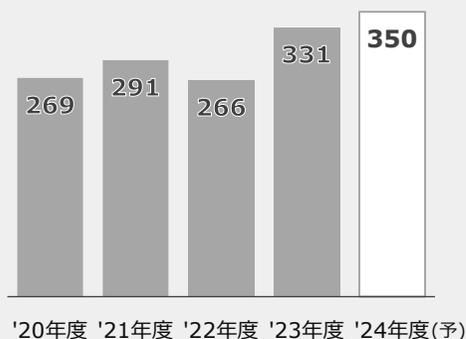
	'23年度	'24年度		'23年度	'24年度予想				
	2Q実績	2Q実績	前年同期比	通期	従来予想	修正予想	前期比	従来予想比	3-4Q予想
受注高	301	278	▲ 22	887	1,600	1,600	+ 713	-	1,322
うち 国内・アジア	274	247	▲ 26	873	1,400	1,400	+ 527	-	1,153
北米	27	31	+ 4	14	200	200	+ 186	-	169
売上収益	841	870	+ 29	1,959	2,100	2,100	+ 141	-	1,230
うち 国内・アジア	289	233	▲ 56	812	650	650	▲ 162	-	417
北米	551	637	+ 85	1,146	1,450	1,450	+ 304	-	813
事業利益	3	16	+ 13	37	70	70	+ 33	-	54
	[利益率]	[0.4%]		[1.9%]	[3.3%]	[3.3%]	[+ 1.3pt]	[-]	[4.4%]

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)

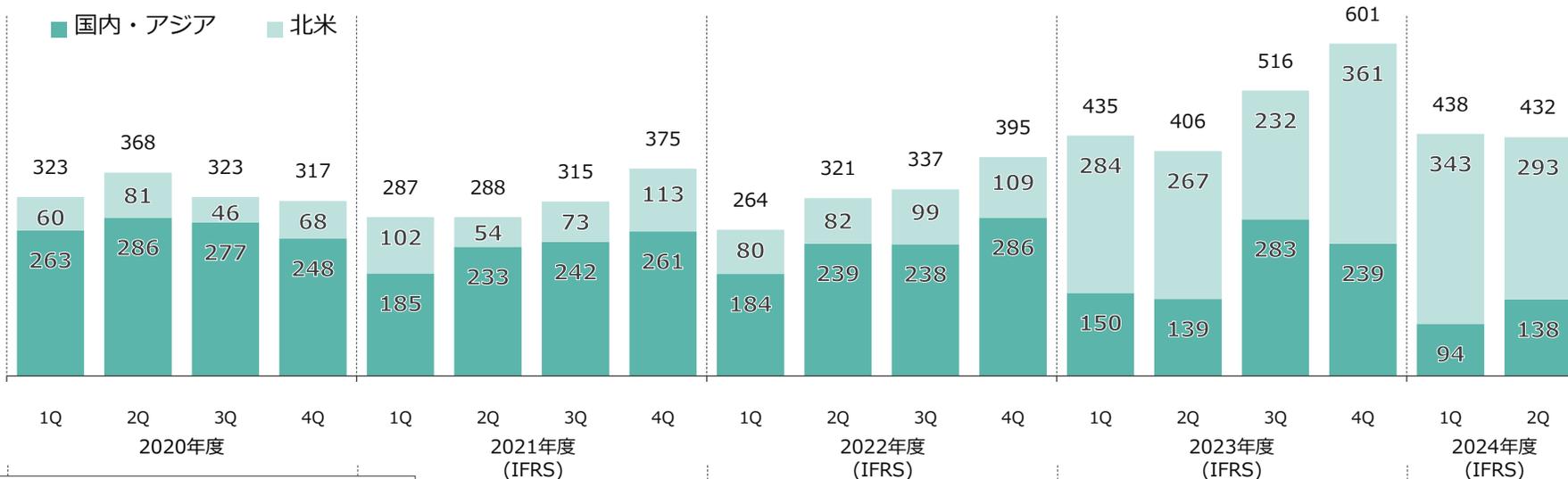


米国ニューヨーク地下鉄向け R211プロジェクトの進捗状況 ('24年9月末)

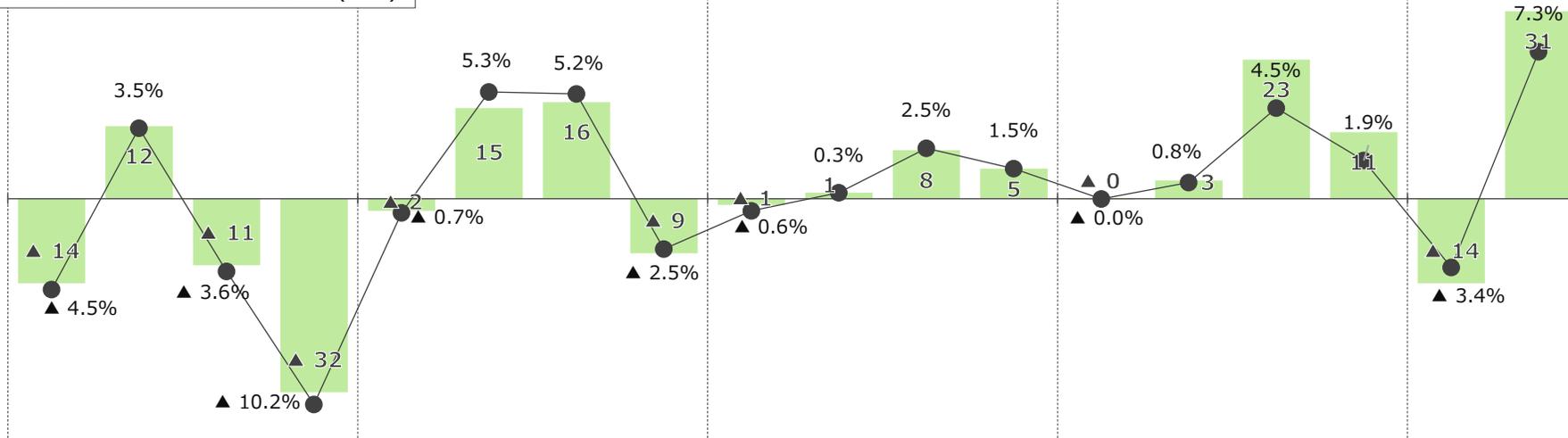
- Base契約車両全535両のうち、**300両**を引渡し済み
- Base契約最終車両引渡しは2024年度4Qを予定
- 後続のOption1契約は640両を受注済、24年度中の生産開始を予定

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3Q 基地設備引渡し 2024年度3Q
米国M-9	▶ 2021年度1QにBase契約 (92両) は完工 ▶ Option車両 (110両) は最終車両出荷済み (残り4両が客先検収中)	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



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

2024年度2Q実績（前年同期比）

受注高 ▲73 億円
 LPG/アンモニア運搬船の受注はあるものの、国内向けごみ処理施設や産業用ガスタービンの減少などにより減少

売上収益 +121 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

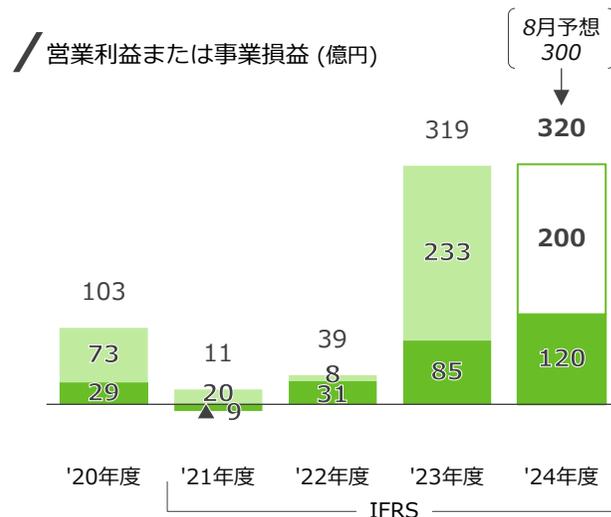
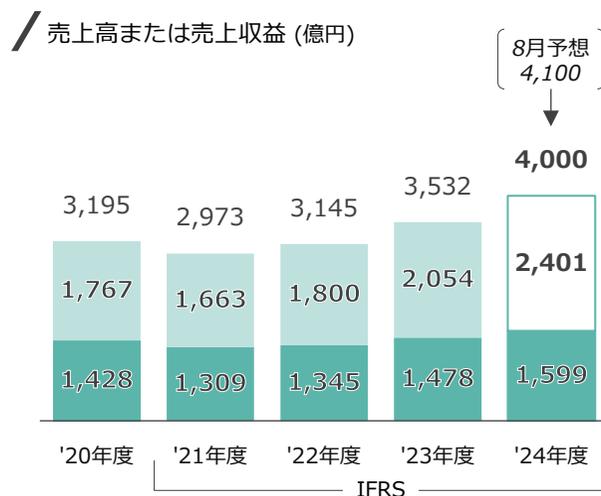
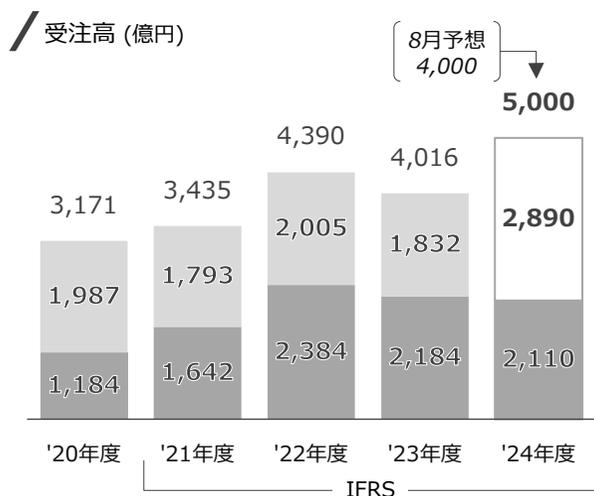
事業利益 +35 億円
 増収や持分法投資利益の増加などにより増益

2024年度予想（従来予想比）

受注高 +1,000 億円
 LPG/アンモニア運搬船の増加などにより、見通しを引き上げ

売上収益 ▲100 億円
 プラント事業における進捗の見直し（売上計上の期ずれ）などにより、見通しを引き下げ

事業利益 +20 億円
 減収に伴う減益はあるものの、持分法投資利益の増加などにより、見通しを引き上げ



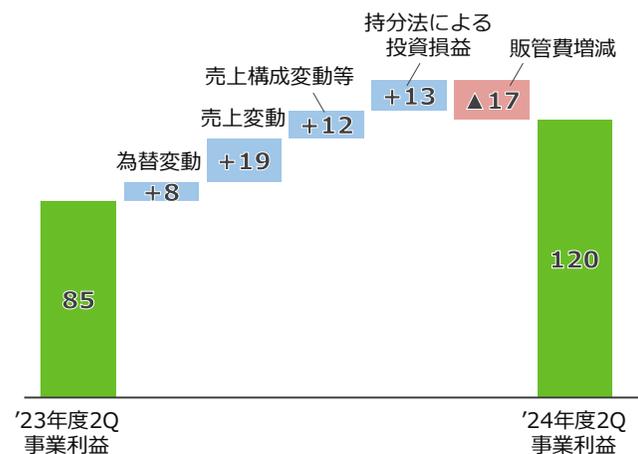
(注) グラフは濃色部が1-2Q、淡色部が3-4Qを表します

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)

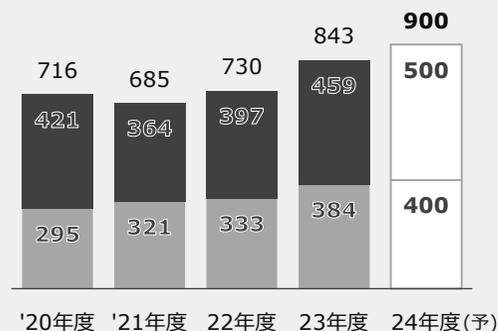
	'23年度	'24年度		'23年度	'24年度予想				
	2Q実績	2Q実績	前年同期比	通期	従来予想	修正予想	前期比	従来予想比	3-4Q予想
受注高	2,184	2,110	▲ 73	4,016	4,000	5,000	+ 984	+ 1,000	2,890
うち エネルギー・プラント・船用推進	1,880	1,449	▲ 430	3,588	3,000	3,100	▲ 488	+ 100	1,651
船舶海洋	303	660	+ 357	427	1,000	1,900	+ 1,473	+ 900	1,240
売上収益	1,478	1,599	+ 121	3,532	4,100	4,000	+ 468	▲ 100	2,401
うち エネルギー・プラント・船用推進	1,038	1,153	+ 115	2,606	3,200	3,100	+ 494	▲ 100	1,947
船舶海洋	440	446	+ 6	925	900	900	▲ 25	-	454
事業利益	85	120	+ 35	319	300	320	+ 1	+ 20	200
[利益率]	[5.8%]	[7.5%]	[+ 1.7pt]	[9.0%]	[7.3%]	[8.0%]	[▲ 1.0pt]	[+ 0.6pt]	[8.3%]
うち 持分法投資利益	80	94	+ 13	137	155	215	+ 78	+ 60	121

事業損益増減要因 (億円)

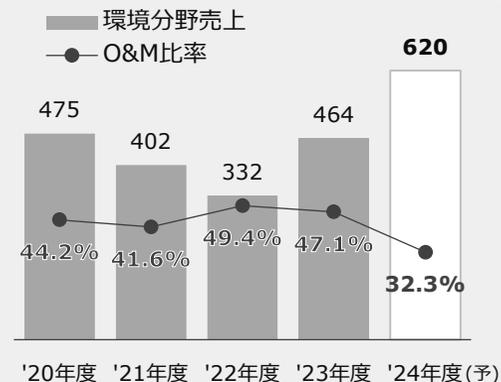


補足情報

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

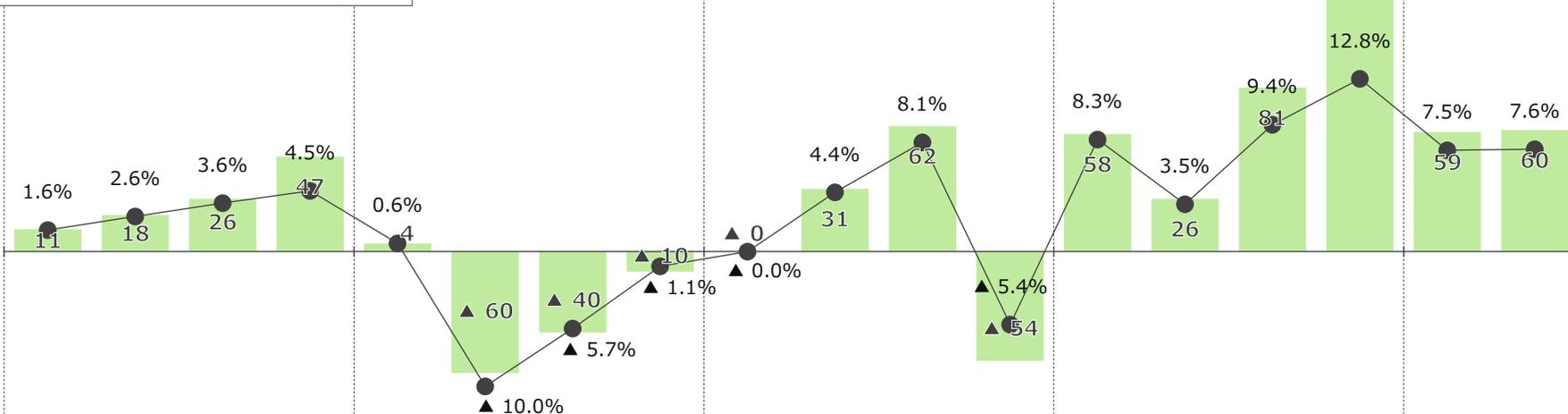
セグメント別詳細情報 - エネルギーソリューション&マリン

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)



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"> - 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、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

※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



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

30MW級高効率ガスタービン「L30A」を台湾で初受注

- 台湾の大手化学会社である義芳化学工業股份有限公司から、コージェネレーションシステム用30MW級高効率ガスタービン「L30A」1基を受注
- 石炭ボイラから天然ガス焚き設備への置き換えにより、CO₂排出量の大幅な削減とエネルギーコストの削減が可能



30MW級高効率ガスタービン「L30A」



脱炭素ソリューションの提供へ向けた取り組み

事例

国内初 水素30%混焼大型ガスエンジンの発電実証に成功

- 水素を5~30%の任意の割合で混合可能
- 水素30%混焼により都市ガス燃焼時と比べ約1,150トンのCO₂を削減※2
- 世界初の実証事業※3の知見を反映した、水素の漏洩や着火性に対応した安全対策



水素混焼ガスエンジン「KG-18-T」

※2 発電出力7,500kW、年間4,000時間運転、CO₂排出係数2.29kgCO₂/Nm³の場合

※3 NEDO助成「水素社会構築技術開発事業」「未利用褐炭由来水素大規模海上輸送サプライチェーン構築実証事業」他

3 セグメント別詳細情報 - 精密機械・ロボット

2024年度2Q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
+216 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
+64 億円

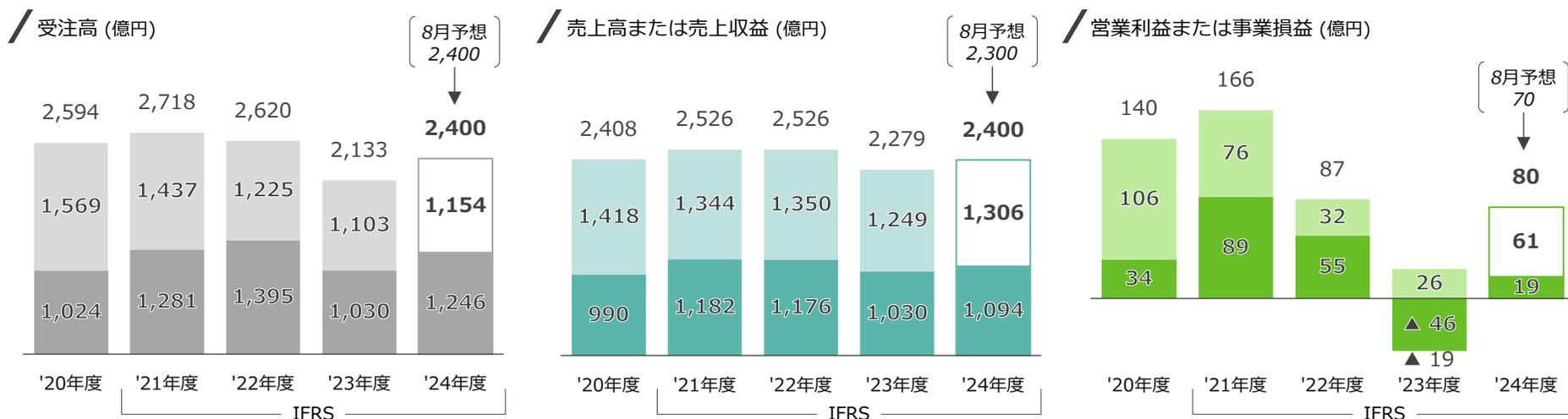
事業利益  増収や採算性の向上などにより改善
+65 億円

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  中国建設機械市場向け油圧機器や自動車向けロボットの増加により、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



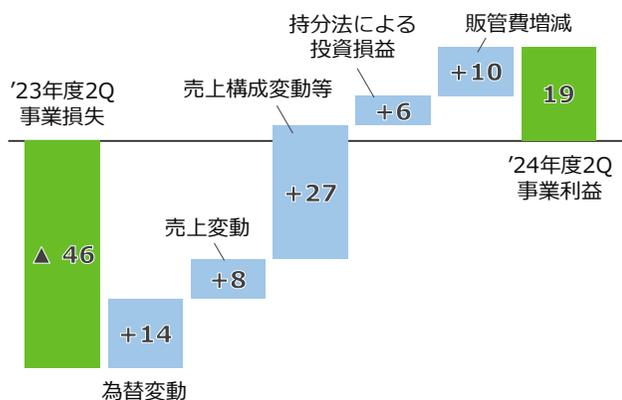
(注) グラフは濃色部が1-2Q、淡色部が3-4Qを表します

3 セグメント別詳細情報 - 精密機械・ロボット

(単位：億円)

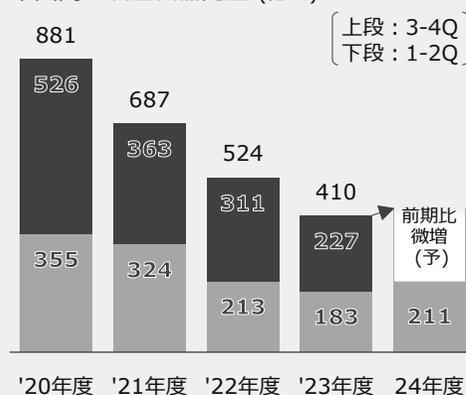
	'23年度	'24年度		'23年度	'24年度予想				
	2Q実績	2Q実績	前年同期比	通期	従来予想	修正予想	前期比	従来予想比	3-4Q予想
受注高	1,030	1,246	+ 216	2,133	2,400	2,400	+ 267	-	1,154
うち 油圧機器	675	749	+ 73	1,361	1,500	1,500	+ 139	-	751
ロボット	355	497	+ 142	772	900	900	+ 128	-	403
売上収益	1,030	1,094	+ 64	2,279	2,300	2,400	+ 121	+ 100	1,306
うち 油圧機器	669	711	+ 42	1,415	1,400	1,450	+ 35	+ 50	739
ロボット	361	383	+ 21	863	900	950	+ 87	+ 50	567
事業損益	▲ 46	19	+ 65	▲ 19	70	80	+ 99	+ 10	61
[利益率]	[▲ 4.5%]	[1.8%]	[+ 6.2pt]	[▲ 0.9%]	[3.0%]	[3.3%]	[+ 4.1pt]	[+ 0.2pt]	[4.7%]
うち 持分法投資損益	▲ 14	▲ 8	+ 6	▲ 25	▲ 20	▲ 20	+ 5	-	▲ 12

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)

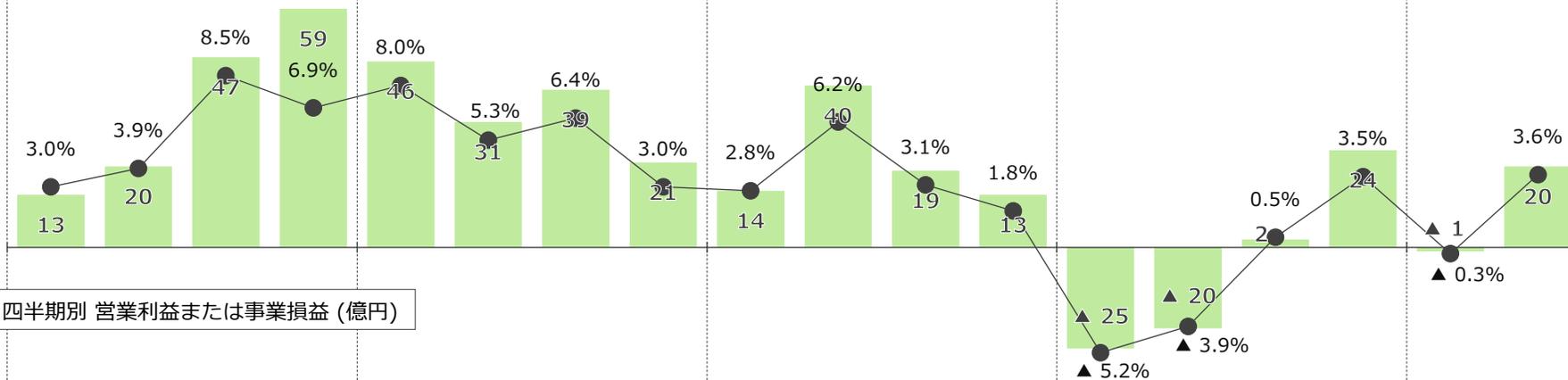
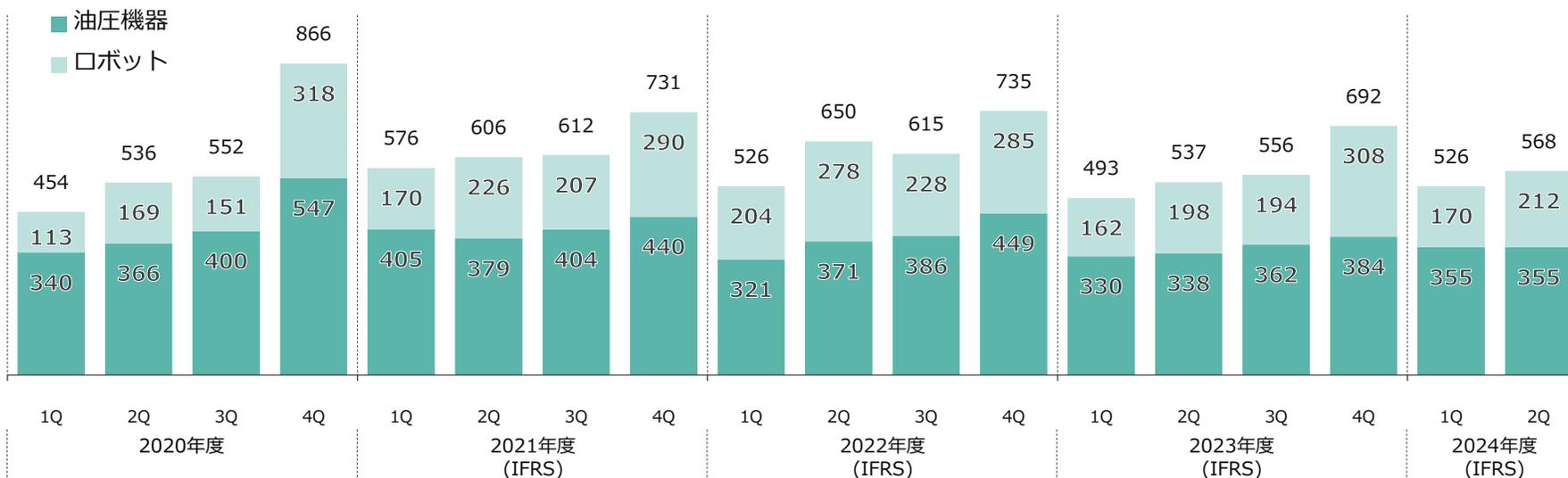
	上段：1-2Q		増減
	'23年度	'24年度	
車体組立・塗装	154	142	▲ 11
	389	(予) 405	+ 16
半導体	111	156	+ 44
	274	(予) 345	+ 71
一般産機・その他	126	120	▲ 6
	286	(予) 300	+ 14
合計	392	419	+ 26
	949	(予) 1,050	+ 101

※ 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下げ止まりの兆候
 - 中国以外の地域における建設機械市場
欧米を中心に若干の陰りが見える
 - 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

- 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



建設機械向け新電動油圧システム

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向けた供給体制整備
- 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

進捗

屋内配送ロボット「FORRO」サービスイン!!

藤田医科大学病院および藤田医科大学東京 先端医療研究センターで稼働中

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

2024年度2Q実績（前年同期比）

売上収益 ▲138 億円
 二輪車の増加や為替レートが円安で推移した影響はあるものの、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ことにより減収

事業利益 ▲82 億円
 減収や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）

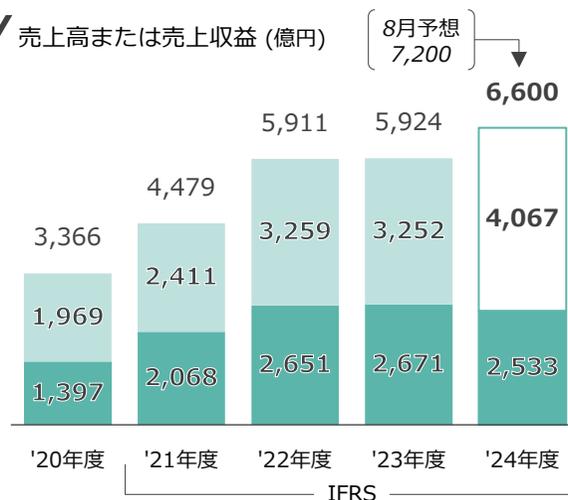
売上収益 ▲600 億円
 北米向け四輪車の減少（リコール※や新工場の立ち上げ遅延等の影響）により、見通しを引き下げ

事業利益 ▲170 億円
 減収に伴う減益により、見通しを引き下げ

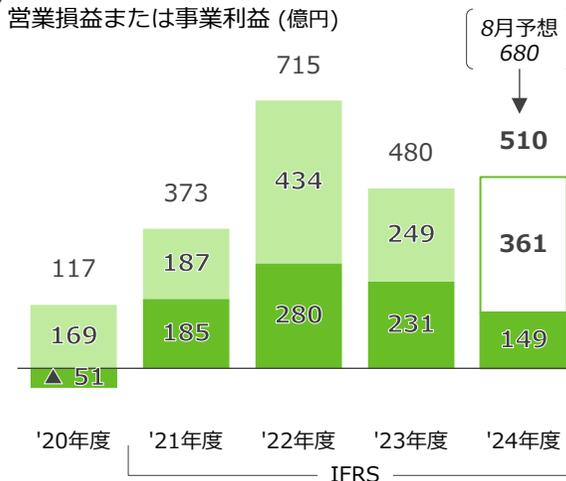
受注高（億円）

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）



営業損益または事業利益（億円）



(注) グラフは濃色部が1-2Q、淡色部が3-4Q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				
	2Q実績	2Q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	3-4Q予想
売上収益	2,671	2,533	▲ 138	5,924	7,200	6,600	+ 676	▲ 600	4,067
うち 先進国二輪車	934	991	+ 56	2,179	2,380	2,710	+ 531	+ 330	1,719
新興国二輪車	428	477	+ 48	1,034	1,040	1,120	+ 86	+ 80	643
四輪車・PWC	865	608	▲ 257	1,806	2,850	1,770	▲ 36	▲ 1,080	1,162
汎用エンジン	442	456	+ 13	903	930	1,000	+ 97	+ 70	544
事業利益	231	149	▲ 82	480	680	510	+ 30	▲ 170	361
	[利益率]	[8.7%]	[▲ 2.7pt]	[8.1%]	[9.4%]	[7.7%]	[▲ 0.4pt]	[▲ 1.7pt]	[8.9%]

補足情報

地域別販売台数 (卸売)

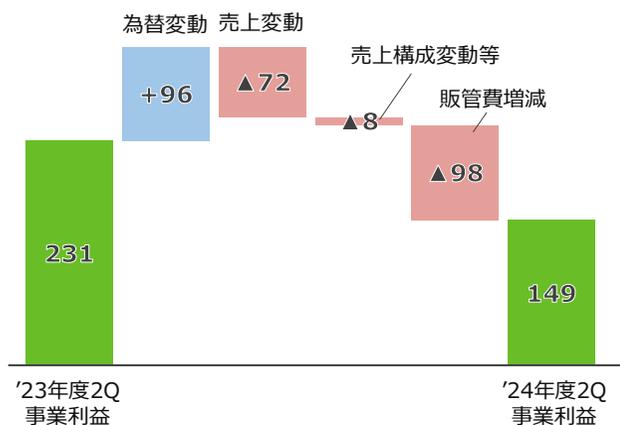
(単位：千台)

		'23年度2Q	'24年度2Q	増減	'24年度(予)
先進国二輪車	日本	15	11	▲ 4	/
	北米	37	43	+ 5	
	欧州	30	33	+ 2	
	その他*	3	3	▲ 0	
小計		87	91	+ 4	275
新興国二輪車	フィリピン	62	86	+ 24	/
	インドネシア	11	12	+ 1	
	中南米	5	5	+ 0	
	その他*	19	13	▲ 6	
	小計		98	118	
四輪車・PWC	北米ほか	41	23	▲ 18	90

(※) 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： →

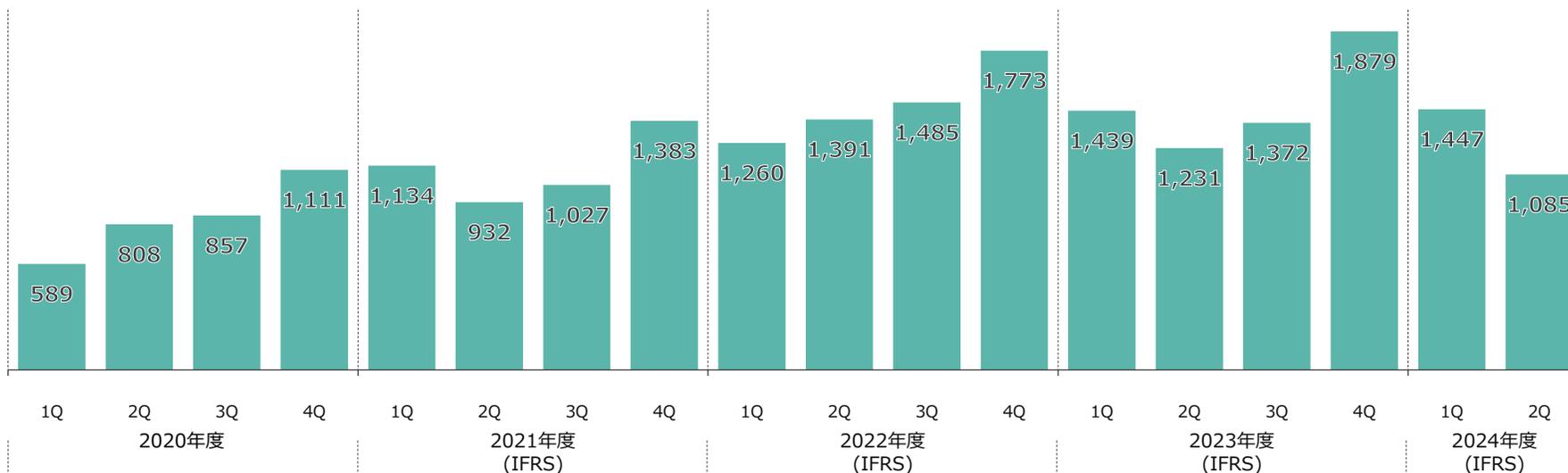
事業利益増減要因 (億円)



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)



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（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
 - 依然としてスポーツセグメントは低水準ながらも、一部地域で回復の傾向

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
 - メキシコ新工場の稼働開始により、四輪車生産能力を向上
 - 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



人気のTERYX KRXシリーズにマッドエリアに対応した特別仕様を新規設定



水素エンジンモーターサイクル公開走行の様子(24/7/20 鈴鹿サーキットにて)カーボンニュートラル社会の実現に向けた取り組みを継続

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

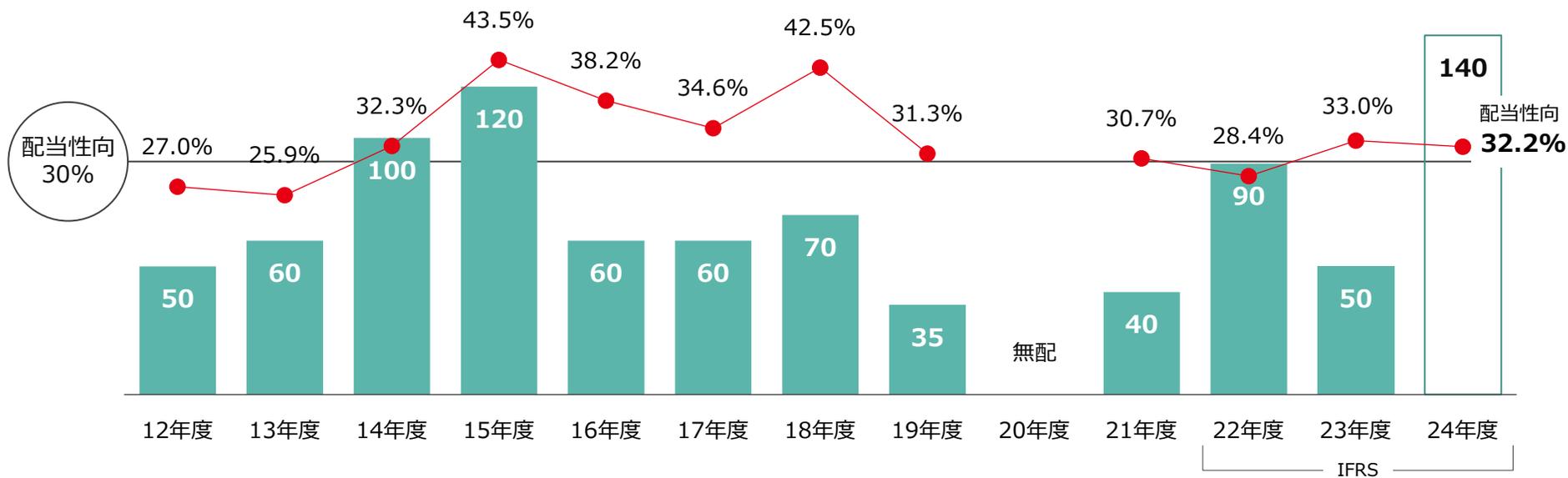
2 安定的な配当

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
- 当期利益は為替差損の発生を織り込んだことで見通しを引き下げたものの、期末の為替レート次第で上振れ可能性あり

1株当たり年間配当 **140円** (配当性向32.2%)
予定を据え置く



4 プロジェクトトピックス

✓ CB&Iと「商用液化水素サプライチェーンの推進に向けた戦略的協定書」を締結 (24/9)

- 両社の強みと専門知識を組み合わせることで、水素コストの低減、液化水素サプライチェーンの競争力強化、脱炭素社会実現の加速を図る
- 特に液化水素貯槽設備分野において、両者の知見を共有することにより商用ベースでの液化水素サプライチェーンの早期構築を目指す

当社ES&Mカンパニー
プレジデント
西村元彦

当社ES&Mカンパニー
水素・CNディビジョン長
尾子元久



当社プレスリリースのURL
https://www.khi.co.jp/pressrelease/news_240920-1.pdf



CB&Iは、貯蔵施設、タンク、ターミナルの設計と建設で世界をリードする企業であり、130年の歴史を通じて 60,000を超えるタンクの建造実績を有する

CB&I STORAGE TANK SOLUTIONS LLC

(左) マーク・バッツ上級副社長

(右) ブライアン・シェアマン副社長

4 プロジェクトトピックス

✓ 中国における精密機械事業の合併会社設立

- '24年9月 中国の油圧機器メーカーである烟台艾迪精密机械股份有限公司（Yantai EDDIE Precision Machinery Co., Ltd）と、中国において油圧機器事業を手掛ける合併会社「艾崎精密機械（蘇州）有限公司」を設立（出資比率：川崎重工 49%、烟台艾迪 51%）
- 当社の強みである技術力に、烟台艾迪の持つ中核部品の製造能力や材料調達の強みを統合し、中国市場における競争力の強化を目指す



中国市場の現状と将来展望

現在の中国建機市場は、普及機を中心に価格重視の市場となっており、油圧機器市場も競合メーカーの台頭により激しい価格競争に陥っている

しかし、将来的には差別化技術による付加価値を志向した高級機が広まっていくと予想され、システム対応力を始めとする差別化技術に強みを持つ当社にとって、中長期的には拡販の余地が大きい

合併会社設立により、普及機向け油圧機器の足下のシェアの確保・拡大をすることで、将来の油圧システム拡販にも大きく貢献できる



当社プレスリリースのURL
https://www.khi.co.jp/pressrelease/detail/20240829_1.html

🏭 合併会社の概要

🔧 生産品目

コントロールバルブ、
モーター、ポンプ



🏭 生産体制

これまで西神戸工場にて生産を行っていた中国顧客向けのコントロールバルブの多くは新会社で生産する計画

コア部品等の一部は日本からのノックダウンパーツを使用する一方、コスト競争力をあげるため中国生産品の現地調達率を大幅に高める予定

👥 販売体制

新会社の製品はKawasakiブランドで、当社100%子会社である川崎精密機械商貿（上海）有限公司を経由して販売

📄 売上高目標（2026年度）

10+
億元
(約210億円)



4 プロジェクトトピックス

✓ 米国向け旅客鉄道車両の納入累計5,000両を達成

- 24年10月 当社グループの米国現地法人Kawasaki Rail Car, Inc. は、米国市場における5,000両の旅客鉄道車両の納入達成を祝う記念式典を開催
- 5,000両のうち、76%に相当する3,783両がニューヨーク地区の交通事業者向けに納入

“

過去40年にわたり、カワサキはMTA※にとって信頼のおけるパートナーであり、何千台もの信頼性の高い車両を製造してきました。

同社は、ニューヨーク州地下鉄システムの数十年にわたる改良計画に不可欠な存在です。

最近MTA理事会が採択した2025年から2029年までの設備投資計画では、地下鉄車両と通勤列車へのさらなる投資が求められており、同社の果たす役割に期待します。

MTA理事会議長・最高経営責任者
ジャンノ・リーバー氏

”

※ ニューヨーク州交通局 (MTA: Metropolitan Transportation Authority)

写真左より Kawasaki Rail Car, Inc.社長 廣瀬雄介、川崎車両(株)代表取締役社長執行役員 村生弘、MTAメトロノース鉄道 キャサリン・リナルディ総裁、MTAジャンノ・リーバー理事会議長・最高経営責任者、ニューヨーク市交通局 デミトリアス・クリッチロー総裁、ロングアイランド鉄道 ロブ・フリー総裁、川崎車両(株)北米ディビジョン長 島本宏明

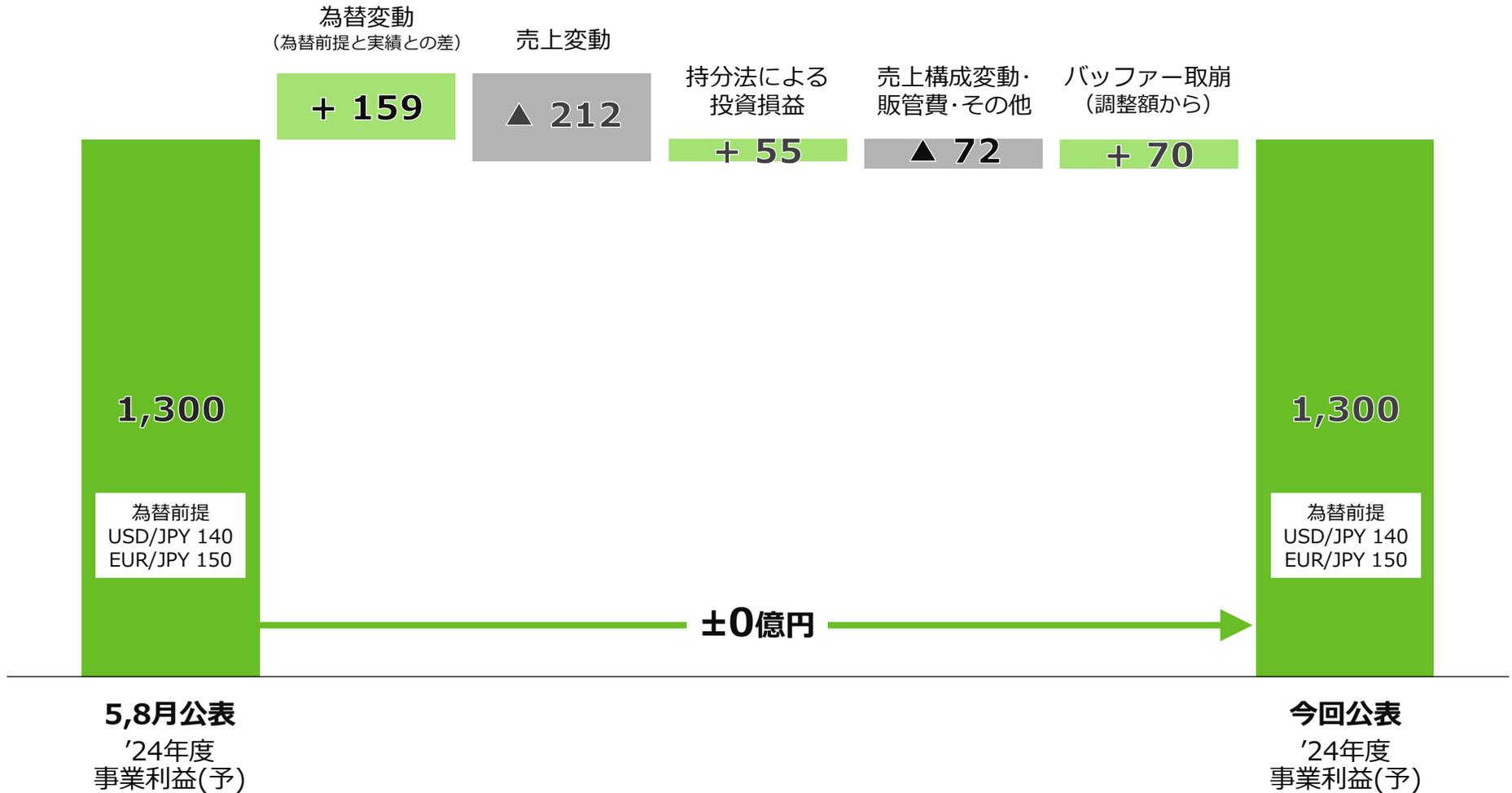


Janno Lieber
Chair and CEO, MTA

当社プレスリリースのURL
<https://www.khi.co.jp/news/detail/5000.html>



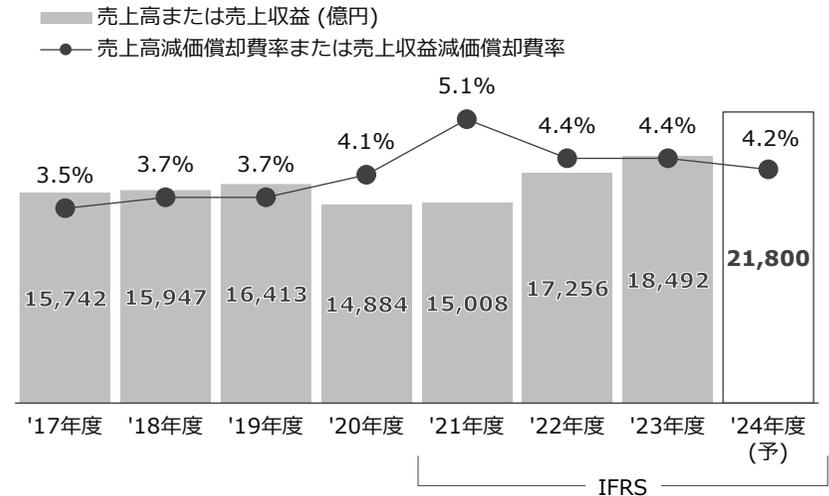
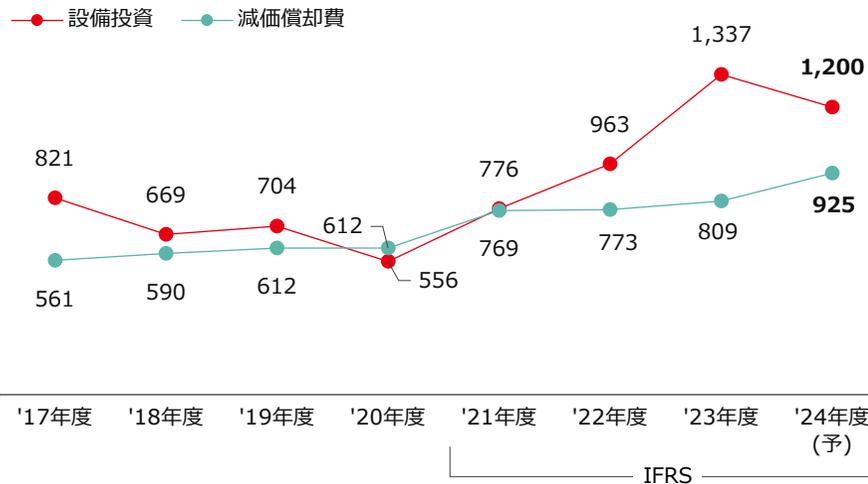
参考情報 - 事業損益増減要因 (2024年度見通し)



(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年度予想			
	2Q実績	2Q実績	前年同期比		通期	従来予想	修正予想	前期比
設備投資	558	656	+ 98	1,337	1,250	1,200	▲ 137	▲ 50
減価償却費	398	430	+ 31	809	1,020	925	+ 116	▲ 95
研究開発費	236	261	+ 24	535	630	635	+ 100	+ 5
従業員数(期末)				39,689	41,920	41,590	+ 1,901	▲ 330
うち国内				28,099	29,500	29,570	+ 1,471	+ 70
うち海外				11,590	12,420	12,020	+ 430	▲ 400



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

● 防衛省向け受注高・売上収益 (億円)

従来予想から変更なし

	'23年度	'24年度		'23年度	'24年度予想	
	2Q実績	2Q実績	前年同期比		通期	予想
受注高	1,887	1,442	▲ 445	5,530	6,515	+ 985
うち 航空機 他	1,185	613	▲ 572	3,966	5,030	+ 1,064
航空エンジン	64	192	+ 128	524	235	▲ 289
潜水艦、艦艇用主機 他	638	637	▲ 1	1,040	1,250	+ 210
売上収益	1,202	1,476	+ 274	2,885	4,060	+ 1,175
[全社の売上収益に占める割合]	[15.6%]	[16.7%]		[15.6%]	[18.0%]	
うち 航空機 他	814	1,003	+ 189	1,923	2,880	+ 957
航空エンジン	56	92	+ 36	175	260	+ 85
潜水艦、艦艇用主機 他	332	381	+ 49	787	920	+ 133

● 受注残高 (億円)

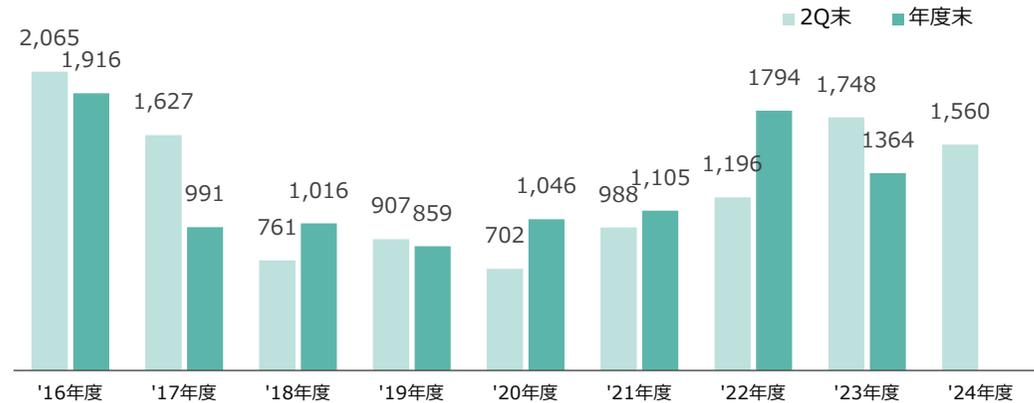
	'23年度2Q末	'24年度2Q末	
	実績	実績	増減
航空宇宙システム	8,327	9,660	+ 1,333
車両	5,411	4,215	▲ 1,195
工機・ソリューション&マリソ	7,099	7,341	+ 241
精密機械・ロボット	982	988	+ 6
パワー・スポーツ&エンジン	-	-	-
その他	387	671	+ 284
合計	22,207	22,877	+ 670

● 地域別売上収益 (億円)

	'23年度2Q	'24年度2Q	
	実績	実績	増減
日本	2,993	3,336	+ 342
米国	2,175	2,796	+ 621
欧州	804	983	+ 178
アジア	1,152	1,285	+ 132
その他	567	440	▲ 126
合計	7,693	8,841	+ 1,148

※ 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 2Q 実績	完工年度				受注残
		'24年度 2Q 実績	'24年度 3Q~ 実績	'25年度 予定	'26年度~ 予定	
LPG運搬船	3	1	2	4	5	11
潜水艦			1		1	2
その他						
合計	3	※1 1	3	4	6	※2 13

※1 '24年度1Q完工隻数の総トン数：50,400GT

※2 受注残隻数の総トン数：554,400GT (潜水艦の排水トン数はGTに含まない)

● 通貨別損益影響外貨量※1 (億USD、億EUR)

		'23年度 2Q実績	'24年度	
			2Q実績	3-4Q予想
USD	航空宇宙システム	2.0	※2 3.4	1.2
	車両	1.2	1.6	1.2
	エネルギーソリューション&マリッ	1.5	1.2	0.5
	精密機械・ロボット	0.6	0.6	0.7
	パワースポーツ&エンジン	2.5	3.5	3.2
	合計	7.8	※2 10.3	6.8
EUR		2.2	2.4	1.7

※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2Q実績	165.91
'24年度3-4Q前提	150.00

(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”