

2022年度第2四半期決算説明資料

Financial Results for Second Quarter FY2022
(for the year ending March 31, 2023)

2022年11月10日

川崎重工業株式会社



 **Kawasaki**
Powering your potential

0 目次

1 2022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 2022年度業績予想

サマリー	13
セグメント別	14

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）を適用しており、比較年度である2021年度の財務情報もIFRSを適用していますが、右記の財務情報については監査未了の暫定値を掲載しているため、数値は今後変更となる可能性があります。

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	23
精密機械・ロボット	27
モーターサイクル&エンジン	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	41

— 暫定値 —

2021年度第3四半期（全社情報・セグメント情報）
2021年度通期（セグメント情報）

1 2022年度2Q決算実績 - サマリー

- ✓ 前年同期比で大幅な増収増益、当期1Q比でも業績は大きく伸長
- ✓ 計画を上回る業績推移であり、コストアップ^oに対しても価格転嫁が順調に進捗

(単位：億円)

	'21年度2Q	'22年度2Q			前年同期比 増減
		4~6月期	7~9月期	累計	
受注高	6,595	4,120	4,545	8,666	+ 2,070
売上収益	6,810	3,503	4,094	7,597	+ 787
事業利益 ^{*1}	176	45	262	308	+ 131
	[利益率] [2.5%]	[1.3%]	[6.4%]	[4.0%]	[+ 1.4pt]
税引前四半期利益	147	106	253	359	+ 211
	[利益率] [2.1%]	[3.0%]	[6.1%]	[4.7%]	[+ 2.5pt]
親会社の所有者に帰属する 四半期利益	72	54	183	237	+ 165
	[利益率] [1.0%]	[1.5%]	[4.4%]	[3.1%]	[+ 2.0pt]
売上加重平均レート(USD/JPY)	110.24	124.76	135.72	130.62	+ 20.38
損益影響外貨量(億USD) ^{*2}	7.6	4.1	4.5	8.6	+ 1.0

【参考】日本会計基準での
'21年度2Q実績 (単位：億円)

	'21年度2Q
受注高	6,595
売上高	6,810
営業利益 ^{*1}	204
	[利益率] [2.9%]
経常利益 ^{*1}	110
	[利益率] [1.6%]
税金等調整前 四半期純利益	124
	[利益率] [1.8%]
親会社株式に帰属する 四半期純利益	45
	[利益率] [0.6%]

※1 IFRS適用に伴う損益計算書上の主要な変化点（日本会計基準における営業利益および経常利益との差異等）はP.43を参照

※2 川崎重工業、川崎車両、カワサキモータースのドル建売上からドル建仕入を控除して算出（損失引当済み案件のドル建売上を含む）した外貨量であり、為替レートが1円変動することによる事業利益への概算影響額。当該数値のセグメント別内訳はP.43を参照

1 2022年度2Q決算実績 - セグメント別

- ✓ ES&Mは前年同期に中国船舶で計上した損失引当の反動等により改善 ①
- ✓ MC&Eは旺盛なアウトドア需要と円安の追い風により増収・増益 ②

(単位：億円)

	受注高			売上収益			事業損益		
	'21年度2Q	'22年度2Q	増減	'21年度2Q	'22年度2Q	増減	'21年度2Q	'22年度2Q	増減
航空宇宙システム	972	1,256	+ 284	1,333	1,450	+ 116	▲ 76	▲ 30	+ 46
車両	231	393	+ 161	575	585	+ 9	13	▲ 0	▲ 13
Iねんきょ-ソリューション&マリ	1,642	2,384	+ 741	1,309	1,345	+ 35	▲ 56	31	+ 87
精密機械・ロボット	1,281	1,395	+ 114	1,182	1,176	▲ 6	78	55	▲ 23
モーターサイクル&エンジン	2,067	2,651	+ 584	2,067	2,651	+ 584	191	280	+ 89
その他	400	584	+ 184	340	388	+ 47	20	18	▲ 1
調整額※	-	-	-	-	-	-	5	▲ 46	▲ 52
合計	6,595	8,666	+ 2,070	6,810	7,597	+ 787	176	308	+ 131

※ 「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 2022年度2Q決算実績 – 損益計算書

(単位：億円)

	'21年度2Q	百分率	'22年度2Q	百分率	増減
売上収益	6,810	100.0	7,597	100.0	+ 787
売上原価	5,631	82.7	6,196	81.6	+ 565
売上総利益	1,179	17.3	1,400	18.4	+ 221
販売費および一般管理費	958	14.1	1,098	14.5	+ 139
うち 給料および手当	279		316		+ 37
研究開発費	189		220		+ 31
その他	490		561		+ 71
持分法による投資損益	▲ 70		10		+ 80
その他の収益および費用(▲は損)	26		▲ 4		▲ 30
うち 固定資産売却益	16		4		▲ 12
その他	9		▲ 8		▲ 18
事業利益	176	2.6	308	4.1	+ 131

要因説明

- ① 原材料価格の上昇等はあるものの、販売数量増や価格転嫁、円安の影響による売上収益の増加等により売上原価率が改善
- ② DXに係る費用や水素事業などの新規事業関係費用の増加等
- ③ 主として船舶中国合併会社で業績が改善
- ④ 土地の売却

(注) IFRS適用に伴う損益計算書上の主要な変化点はP.43に記載しています

1 2022年度2Q決算実績 – 損益計算書

(単位：億円)

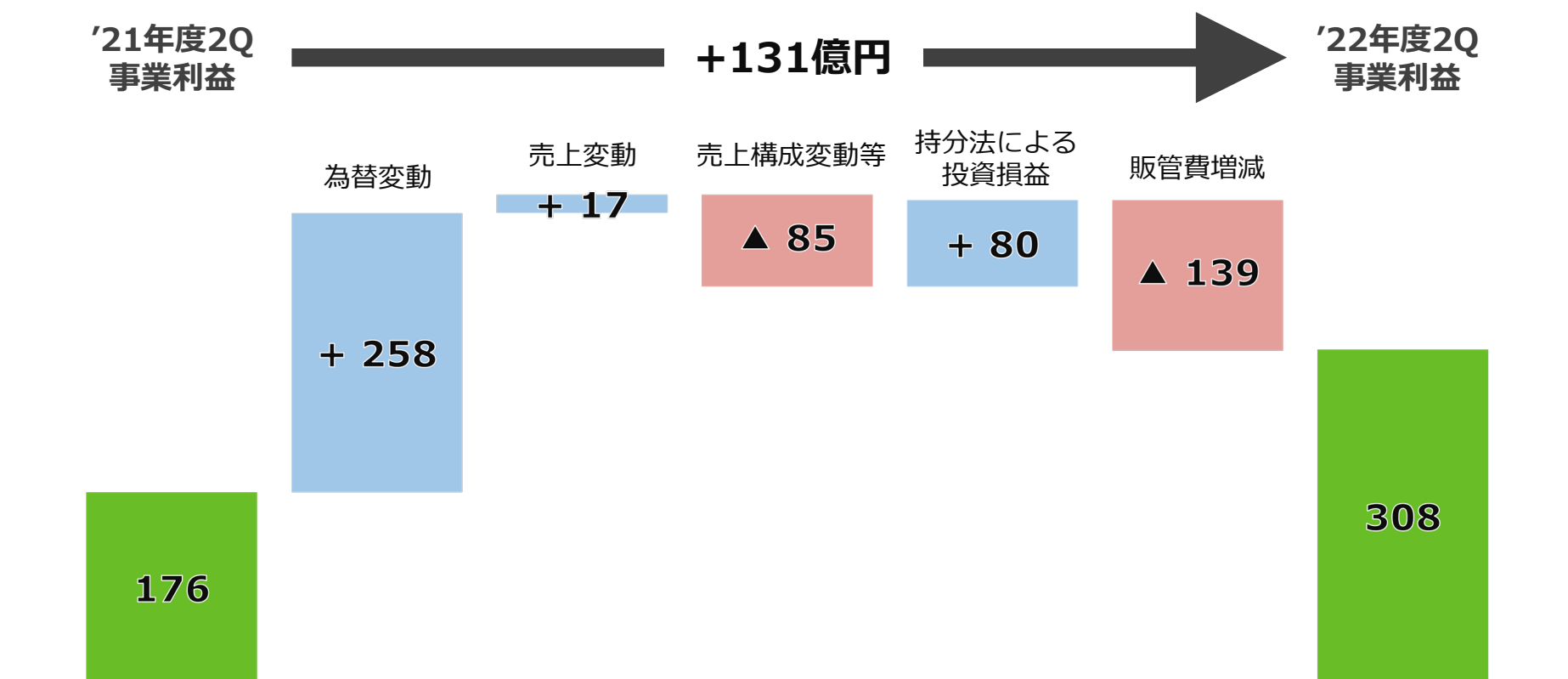
	'21年度2Q	百分率	'22年度2Q	百分率	増減
金融収益および費用(▲は損)	▲ 28		51		+ 79
うち 金融収支(受取配当金含む)	▲ 11		▲ 12		▲ 1
為替差損益	▲ 12		5	78	+ 90
その他	▲ 4		▲ 14		▲ 9
税引前四半期利益	147	2.2	359	4.7	+ 211
法人所得税費用	65		115		+ 49
非支配持分に帰属する四半期利益	10		6		▲ 3
親会社の所有者に帰属する四半期利益	72	1.1	237	3.1	+ 165

要因説明

- ⑤ USD/JPYのレート差
 '21年度期末日レート
 122.41円
 '22年度2Q末日レート
 144.81円

(注) IFRS適用に伴う損益計算書上の主要な変化点はP.43に記載しています

- ✓ 原材料価格の高騰等によるコストアップを円安メリットや固定費削減等で相殺
- ✓ MC&Eでは販売数量増による増益効果も大きい



2022年度2Q決算実績 – 事業損益増減要因

(単位：億円)

	'21年度2Q 事業損益	増減要因					増減計	'22年度2Q 事業損益
		為替変動※ (粗利影響)	売上変動※	売上構成 変動等※	持分法による 投資損益	販管費 (▲は増加)		
航空宇宙システム	▲ 76	46	0	3		▲ 3	46	▲ 30
車両	13	4	0	▲ 17	0	0	▲ 13	▲ 0
IT・ソフトウェア&マシン	▲ 56	4	4	4	79	▲ 4	87	31
精密機械・ロボット	78	46	▲ 8	▲ 42	0	▲ 19	▲ 23	55
モーターサイクル&エンジン	191	157	12	▲ 26	0	▲ 54	89	280
その他	20	1	9	12	▲ 1	▲ 22	▲ 1	18
調整額	5			▲ 18	1	▲ 35	▲ 52	▲ 46
合計	176	258	17	▲ 85	80	▲ 139	131	308

※ 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。

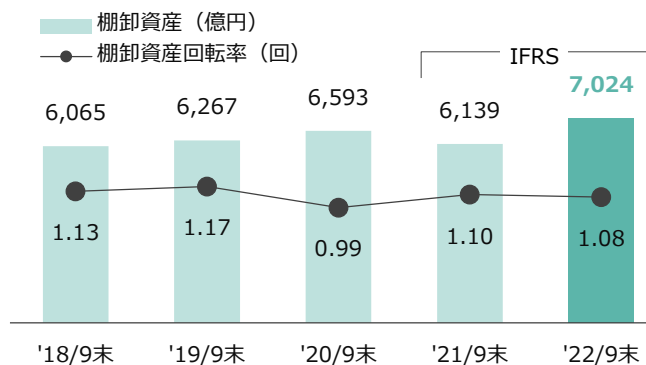
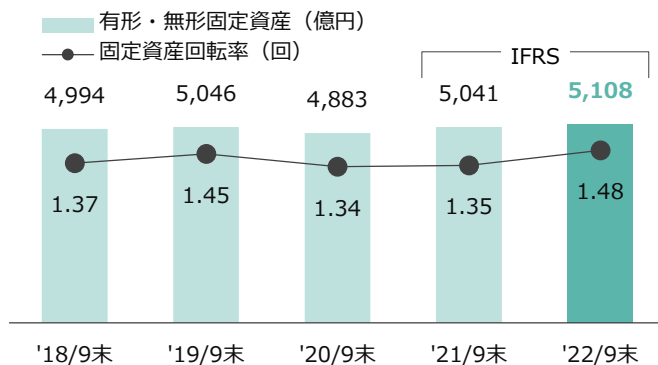
また、それぞれの増減要因は不可分であることも多く、特に売上変動と売上構成変動等は合算した金額を確認することが望ましい場合があります

(単位：億円)

	'21年度末		'22年度 2Q末		増減
		百分率		百分率	
現金および現金同等物	1,085		830		▲ 254
売掛債権 (契約資産を含む)	4,829		5,040		+ 210
棚卸資産	6,154		7,024		① + 869
その他	1,132		1,704		② + 571
流動資産 計	13,202	60.7	14,598	62.6	+ 1,396
有形・無形固定資産	5,063		5,108		+ 45
使用権資産	585		615		+ 29
繰延税金資産	1,022		1,042		+ 20
その他	1,873		1,953		+ 79
非流動資産 計	8,544	39.3	8,719	37.4	+ 175
資産合計	21,746	100.0	23,318	100.0	+ 1,571

要因説明

- ① モーターサイクル&エンジン、車両、航空宇宙システム等で増加
- ② 航空宇宙事業における前渡金の増加や航空エンジン事業における未収入金の増加等



(単位：億円)

	'21年度末	百分率	'22年度 2Q末	百分率	増減
買掛債務	3,442		3,509		+ 67
有利子負債	5,539		6,670		+ 1,131
契約負債（前受金）	2,561		2,685		+ 123
受注工事損失引当金	96		54		▲ 41
退職給付に係る負債	1,070		1,091		+ 21
その他	3,787		3,717		▲ 70
負債計	16,497	75.9	17,728	76.0	+ 1,231
親会社の所有者に帰属する持分	5,054		5,404		+ 349
非支配持分	194		185		▲ 8
資本計	5,248	24.1	5,589	24.0	+ 340
負債および資本合計	21,746	100.0	23,318	100.0	+ 1,571

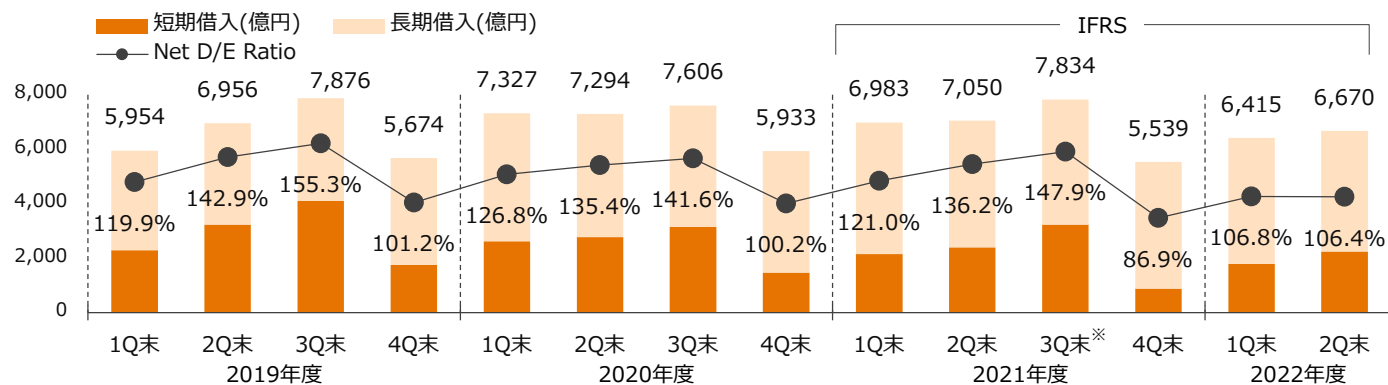
要因説明

- ③ 前年度末比での借入増は平常の事業サイクル

補足情報

Cash Conversion Cycle
の推移（単位：日）

	CCC
'18年度2Q末	141
'19年度2Q末	153
'20年度2Q末	156
'21年度2Q末	158
'22年度2Q末	154



※ 本項グラフにおける2021年度3Q末の数値はIFRSで算出していますが、監査未了の暫定値を掲載しているため、数値は今後変更となる可能性があります

(単位：億円)

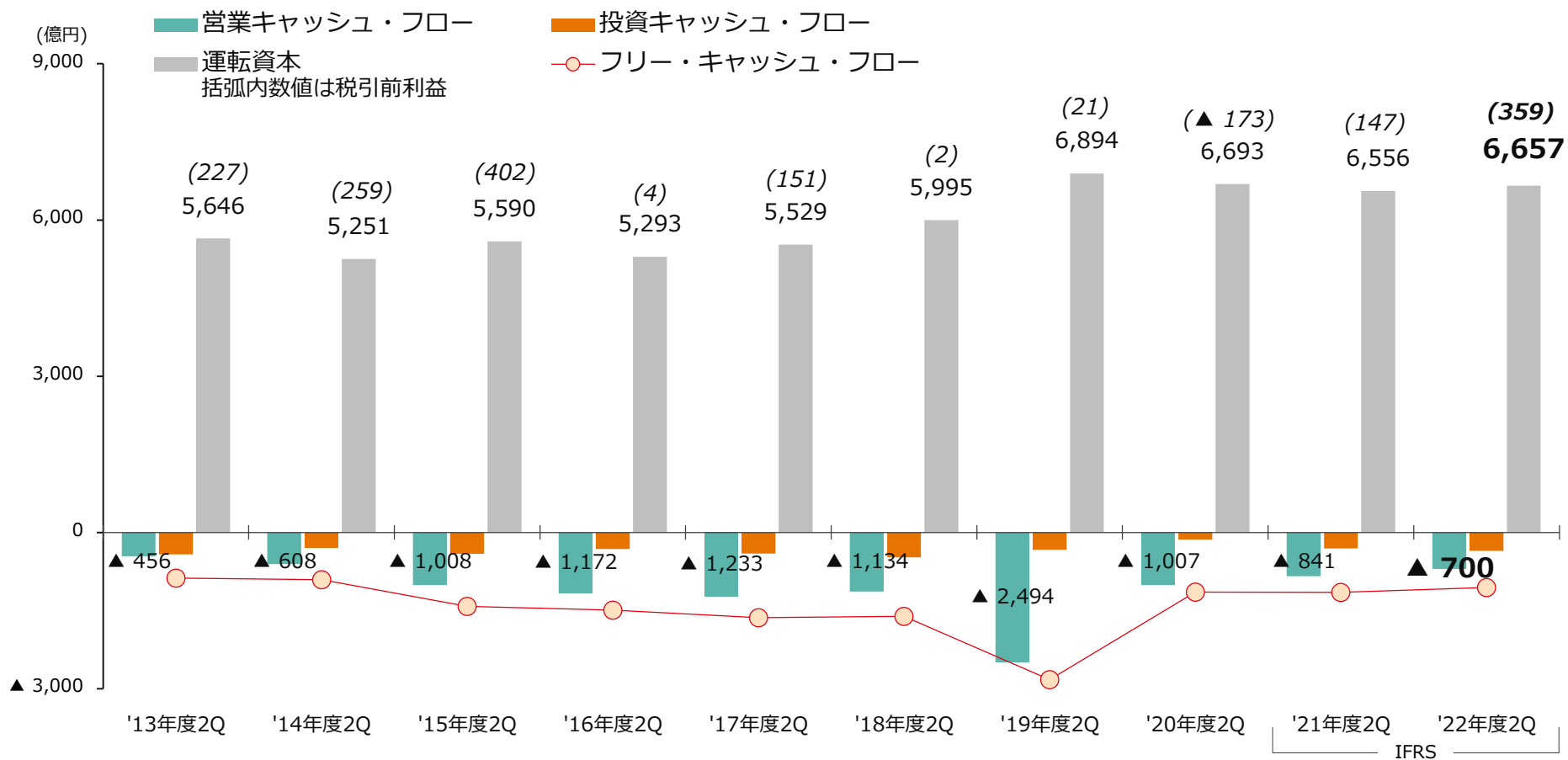
	'21年度2Q	'22年度2Q	増減
税引前四半期利益	147	359	+ 211
減価償却費	380	375	▲ 4
運転資本構成項目の増減額	▲ 990	▲ 807	+ 183
うち 売上債権 ^{※1} の増減額(▲は増加)	188	23	▲ 164
棚卸資産の増減額(▲は増加)	▲ 489	▲ 592	▲ 102
仕入債務の増減額(▲は減少)	▲ 540	▲ 0	+ 539
前渡金の増減額(▲は増加)	▲ 231	▲ 277	▲ 46
契約負債 ^{※2} の増減額(▲は減少)	82	39	▲ 42
その他	▲ 378	▲ 627	▲ 249
営業活動によるキャッシュ・フロー	▲ 841	▲ 700	+ 141
有形・無形固定資産の取得による支出	▲ 331	▲ 285	+ 46
有形・無形固定資産の売却による収入	29	18	▲ 11
その他	▲ 4	▲ 87	▲ 82
投資活動によるキャッシュ・フロー	▲ 306	▲ 354	▲ 47
フリー・キャッシュ・フロー	▲ 1,148	▲ 1,054	+ 93
借入金および社債の純増減額(▲は減少)	574	1,015	+ 441
配当金の支払額(非支配株主への支払を除く)	▲ 0	▲ 33	▲ 33
債権流動化による収入および返済による支出	8	38	+ 29
その他	▲ 110	▲ 108	+ 1
財務活動によるキャッシュ・フロー	472	912	+ 439

※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 '21年度2Q：
コロナ禍からの業績回復に加え、運転資本構成項目ではプラント事業やMC&Eで債権回収が進捗
- '22年度2Q：
運転資本構成項目ではMC&Eやプラント事業で債権回収が進捗したものの、航空宇宙事業での前渡金の増加等により資金流出
- ② 持分法適用会社への増資(約50億円)
- ③ '21年度2Q：
2Qにおける増加額としては低水準
- '22年度2Q：
平常の事業サイクルによる増加

- ✓ 営業CFは改善傾向にあり、足元は'14年度2Qに近い水準まで改善
- ✓ 運転資本は前年同期比でやや増加したものの、税前利益とのバランスは大きく改善



2 2022年度業績予想 - サマリー

- ✓ MC&Eを中心に積極的な事業活動で売上拡大、為替前提変更もあり利益計画を引き上げ
- ✓ 事業利益は下期偏重も、金融費用で為替予約に伴う為替差損の発生を見込む

(単位：億円)

	'21年度 実績	'22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	16,021	16,000	19,000	+ 2,979	+ 3,000	8,666	10,334
売上収益	15,008	16,900	17,200	+ 2,192	+ 300	7,597	9,603
事業利益	303	560	760	+ 457	+ 200	308	452
	[利益率] [2.0%]	[3.3%]	[4.4%]	[+ 2.3pt]	[+ 1.1pt]	[4.0%]	[4.7%]
税引前当期利益	276	520	680	+ 404	+ 160	359	321
	[利益率] [1.8%]	[3.0%]	[3.9%]	[+ 2.1pt]	[+ 0.8pt]	[4.7%]	[3.3%]
親会社の所有者に帰属する 当期利益	126	320	450	+ 324	+ 130	237	213
	[利益率] [0.8%]	[1.8%]	[2.6%]	[+ 1.7pt]	[+ 0.7pt]	[3.1%]	[2.2%]
税前ROIC	3.0%	5.3%	6.6%	+ 3.6pt	+ 1.3pt	-	-
売上加重平均レート(USD/JPY)	111.90	125.00	-	-	-	130.62	140.00
損益影響外貨量(億USD) [※]	17.6	21.0	21.0	+ 3.4	-	8.6	12.4

※ 川崎重工業、川崎車両、カワサキモータースのドル建売上からドル建仕入を控除して算出（損失引当済み案件のドル建売上を含む）
した外貨量であり、ドル1円の変動による事業利益への概算影響額。当該数値のセグメント別内訳はP.42を参照

2 2022年度業績予想 - セグメント別

- ☑ 各事業で円安メリットを享受、MC&Eは販売台数増もあり見通しを引き上げ ①
- ☑ ES&Mは持分法による投資利益の増加等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			
	'21年度 実績 ^{※1}	'22年度予想			'21年度 実績 ^{※1}	'22年度予想			'21年度 実績 ^{※1}	'22年度予想		
		従来予想	修正予想	修正額		従来予想	修正予想	修正額		従来予想	修正予想	修正額
航空宇宙システム	3,833	2,800	3,000	+ 200	2,982	3,500	3,600	+ 100	▲ 103	60	105	+ 45
車両	715	800	3,000	+ 2,200	1,266	1,400	1,400	-	22	30	10	▲ 20
I補機・リユース&マリン	3,435	3,600	3,900	+ 300	2,973	3,300	3,200	▲ 100	▲ 108	25	55	+ 30
精密機械・ホット	2,718	2,700	2,700	-	2,526	2,600	2,600	-	139	145	160	+ 15
モーターサイクル&エンジン	4,479	5,200	5,500	+ 300	4,479	5,200	5,500	+ 300	375	450	560	+ 110
その他	840	900	900	-	780	900	900	-	31	40	40	-
調整額 ^{※2}	-	-	-	-	-	-	-	-	▲ 52	▲ 190	▲ 170	+ 20
合計	16,021	16,000	19,000	+ 3,000	15,008	16,900	17,200	+ 300	303	560	760	+ 200

※1 各セグメントの21年度実績値はIFRSで算出していますが、監査未了の暫定値を掲載しているため、数値は今後変更となる可能性があります




※2 「調整額」には、本社部門で発生する費用で社内管理上各部門への配賦を行わない費用等を含みます

3 セグメント別詳細情報 - 航空宇宙システム

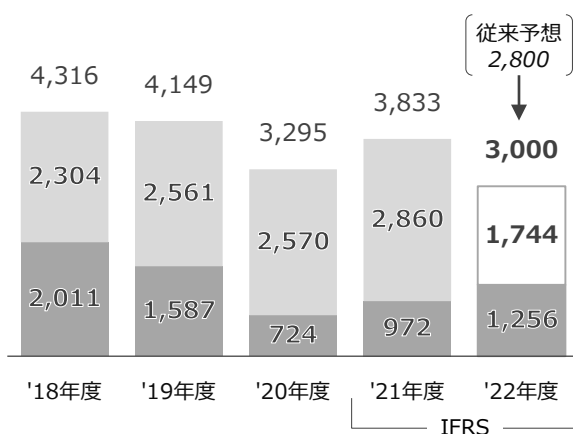
2022年度2Q実績（前年同期比）

- 受注高**  民間機向け航空エンジンや防衛省向けが増加したことにより増加
+284 億円
- 売上収益**  ボーイング向けが減少したものの、民間機向け航空エンジンが増加したことなどにより増収
+116 億円
- 事業利益**  ボーイング向けが悪化したものの、民間機向け航空エンジンが改善したことなどにより改善
+46 億円

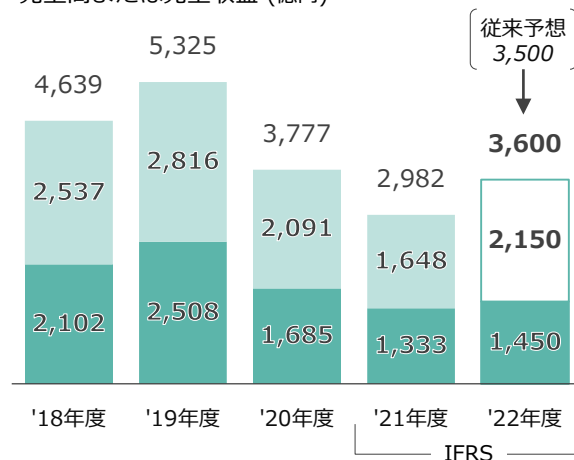
2022年度予想（従来予想比）

- 受注高**  防衛省向けの増加やボーイング向けの増加、為替前提の変更などにより、見通しを引き上げ
+200 億円
- 売上収益**  民間機向け航空エンジンの増加や為替前提の変更などにより、見通しを引き上げ
+100 億円
- 事業利益**  民間機向け航空エンジンにおける一過性の費用発生はあるものの、増収などにより、見通しを引き上げ
+45 億円

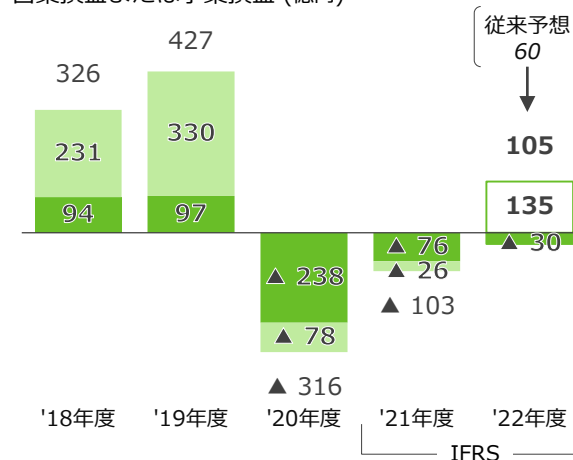
受注高 (億円)



売上高または売上収益 (億円)



営業損益または事業損益 (億円)



(注) グラフは濃色部が2Q、淡色部が3-4Qを表します。なお、21年度通期実績値はIFRSで算出していますが、監査未了の暫定値を掲載しているため、数値は今後変更となる可能性があります

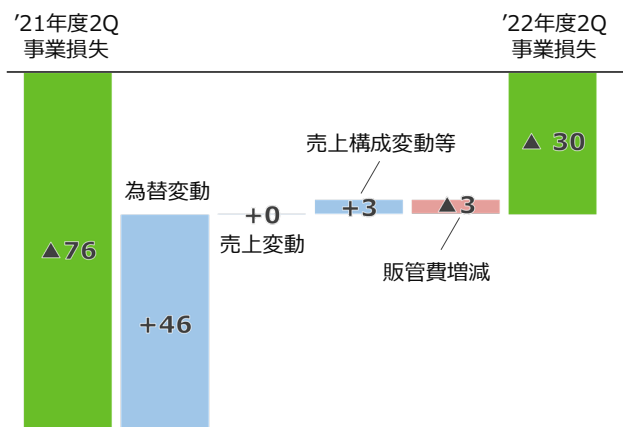
3 セグメント別詳細情報 - 航空宇宙システム

(単位：億円)

	'21年度	'22年度		'21年度	'22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	972	1,256	+ 284	3,833	2,800	3,000	▲ 833	+ 200	1,744
うち 航空宇宙	804	924	+ 119	3,295	2,050	2,250	▲ 1,045	+ 200	1,326
航空エンジン	168	332	+ 164	538	750	750	+ 212	-	418
売上収益	1,333	1,450	+ 116	2,982	3,500	3,600	+ 618	+ 100	2,150
うち 航空宇宙	1,054	1,023	▲ 30	2,320	2,550	2,550	+ 230	-	1,527
航空エンジン	279	426	+ 147	661	950	1,050	+ 389	+ 100	624
事業損益	▲ 76	▲ 30	+ 46	▲ 103	60	105	+ 208	+ 45	135
	[利益率] [▲ 5.7%]	[▲ 2.0%]	[+ 3.6pt]	[▲ 3.4%]	[1.7%]	[2.9%]	[+ 6.3pt]	[+ 1.1pt]	[6.2%]

※ 21年度通期実績値はIFRSで算出していますが、監査未了の暫定値を掲載しているため、数値は今後変更となる可能性があります

事業損益増減要因 (億円)



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)

	'21年度		'22年度		2Q比増減
	2Q	通期	2Q		
767	17	34	16	▲ 1	
777	11	21	14	+ 3	
777X	2	4	0	▲ 2	
787	21	35	0	▲ 21	

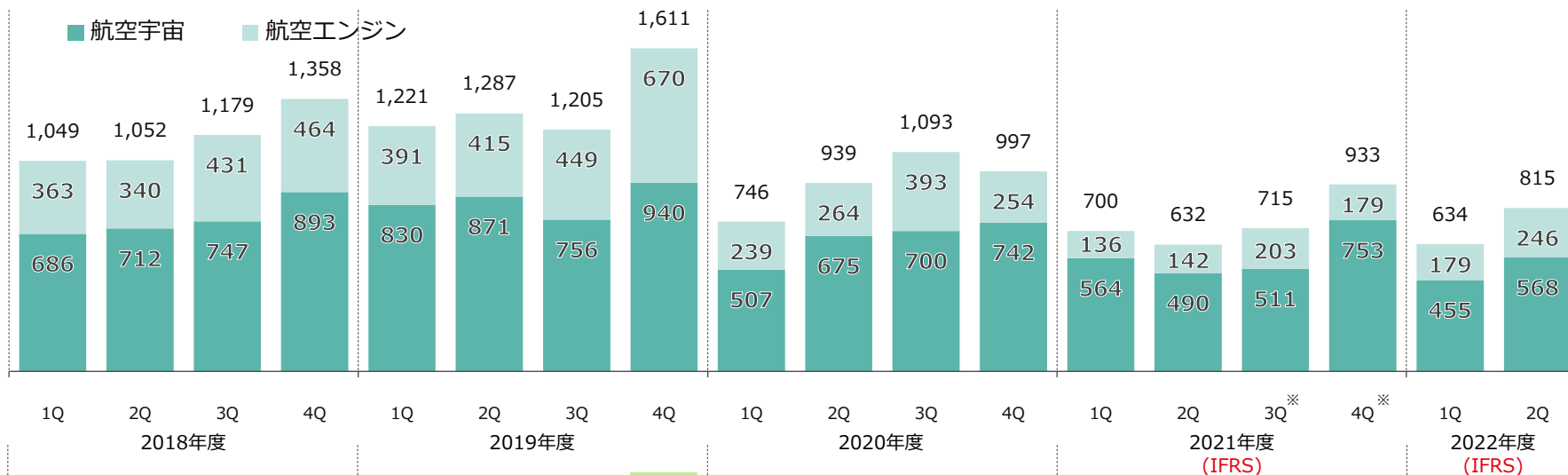
主要航空エンジン分担製造品の売上台数 (単位：台)

	'21年度		'22年度		2Q比増減
	2Q	通期	2Q		
V2500	8	16	9	+ 1	
PW1100G	227	437	283	+ 56	

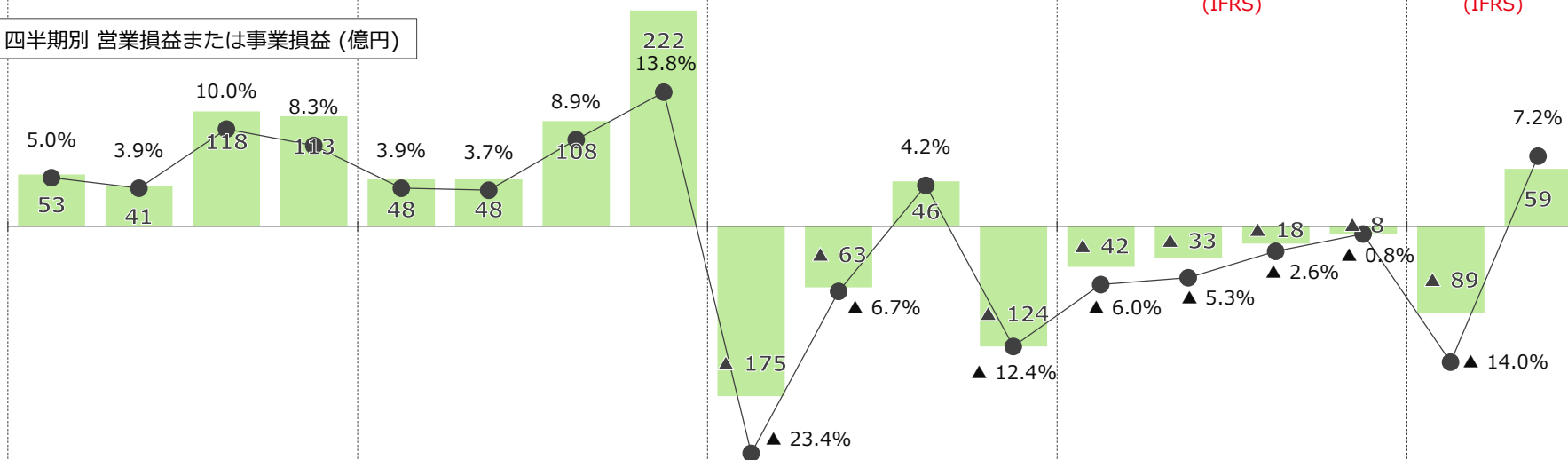
(注) Rolls-Royce向けエンジンは非公表

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)



* 本項グラフにおける2021年度3Q~4Qの数値はIFRSで算出していますが、監査未了の暫定値を掲載しているため、数値は今後変更となる可能性があります。

事業環境・受注動向

- 民間向け
 - コロナの影響を強く受け低迷していた航空旅客需要は、欧米をはじめ経済活動再開を優先する国々の増加に伴い回復基調が鮮明に
- 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、今後の需要増が期待できる

重点施策と具体的な取り組み

 基盤事業での安定した収益確保

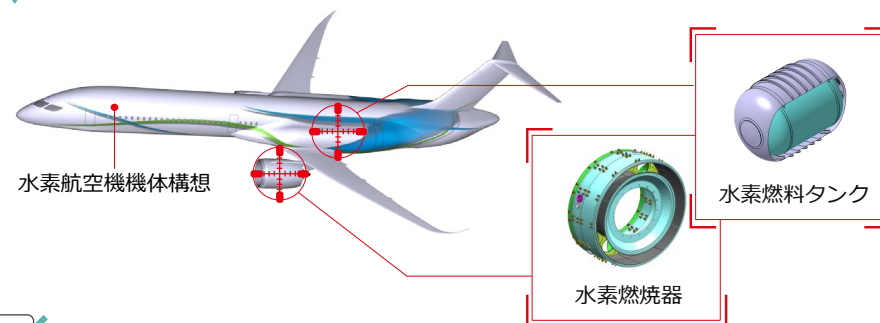
- ボーイング既存機および民間航空機用エンジンの収益確保のためのコストダウン推進
- 防衛航空機・ヘリコプタの既受注開発案件・量産契約の着実な推進



H145//BK117 D-3
報道用として初納入

 市場変化を踏まえた技術戦略の見直し




- 防衛力強化の実現に向けた民生技術の活用を含めた技術開発の促進
- NEDOグリーンイノベーション基金を活用し脱炭素社会に向けた環境技術開発を推進

 水素航空機向けコア技術開発

 財務基盤の強化




- 固定費構造の見直し
- 生産革新活動による棚卸資産圧縮の促進

3 セグメント別詳細情報 - 車両

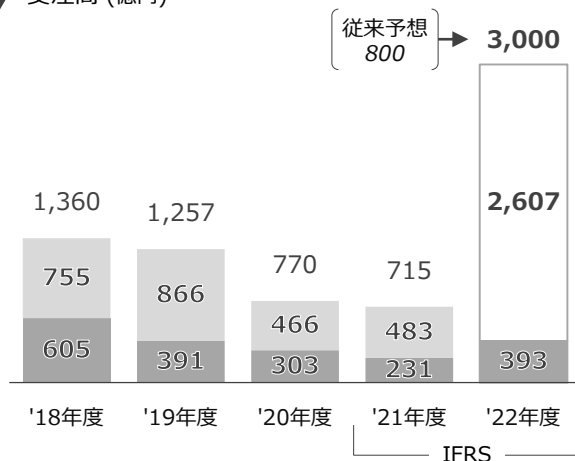
2022年度2Q実績（前年同期比）

- 受注高**  国内向け新型通勤電車などの大口案件を受注したことにより増加
+161 億円
- 売上収益**  国内向け車両が減少したものの、アジア向け車両が増加したことなどにより増収
+9 億円
- 事業利益**  増収はあったものの、米国ロングアイランド鉄道向け車両案件の工程遅れによる影響等により悪化
▲13 億円

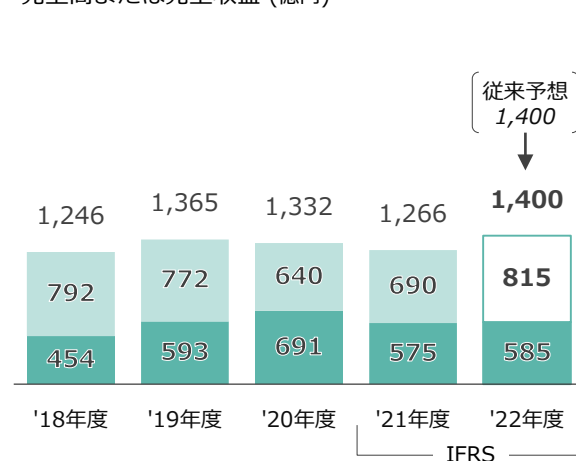
2022年度予想（従来予想比）

- 受注高**  米国ニューヨーク市交通局向け地下鉄車両案件の受注内定により、見通しを引き上げ
+2,200 億円
- 売上収益**  米国向け車両の減少はあるものの、アジア向け及び国内向け車両の増加により、全体では見通しを据え置き
±0 億円
- 事業利益**  米国ロングアイランド鉄道向け車両案件の工程遅れによる影響により、見通しを引き下げ
▲20 億円

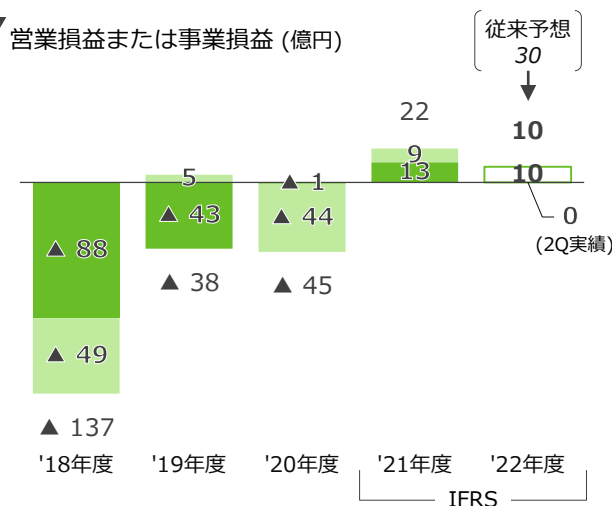
受注高 (億円)



売上高または売上収益 (億円)



営業損益または事業損益 (億円)



(注) グラフは濃色部が2Q、淡色部が3-4Qを表します。なお、21年度通期実績値はIFRSで算出していますが、監査未了の暫定値を掲載しているため、数値は今後変更となる可能性があります

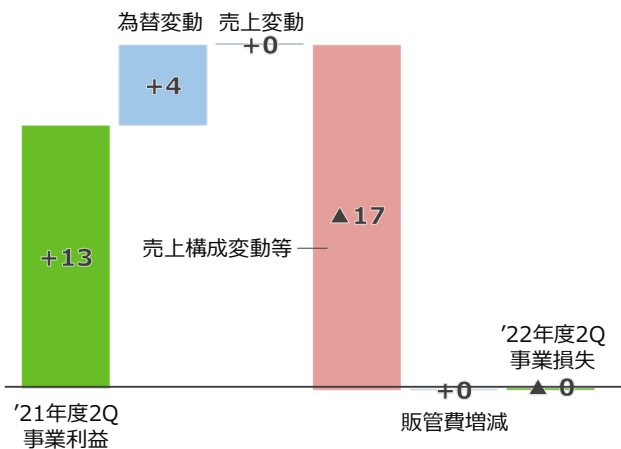
3 セグメント別詳細情報 - 車両

(単位：億円)

	'21年度 2Q実績	'22年度		'21年度 通期*	'22年度予想				
		2Q実績	前年同期比		従来予想	修正予想	前期比	従来予想比	3-4Q予想
受注高	231	393	+ 161	715	800	3,000	+ 2,285	+ 2,200	2,607
うち 国内・アジア	189	317	+ 127	651	745	565	▲ 86	▲ 180	248
北米	42	76	+ 34	64	55	2,435	+ 2,371	+ 2,380	2,359
売上収益	575	585	+ 9	1,266	1,400	1,400	+ 134	-	815
うち 国内・アジア	418	423	+ 4	922	955	995	+ 73	+ 40	572
北米	157	162	+ 5	344	445	405	+ 61	▲ 40	243
事業損益	13	▲ 0	▲ 13	22	30	10	▲ 12	▲ 20	10
	[利益率]	[2.3%]	[▲ 0.0%]	[1.7%]	[2.1%]	[0.7%]	[▲ 1.0pt]	[▲ 1.4pt]	[1.2%]

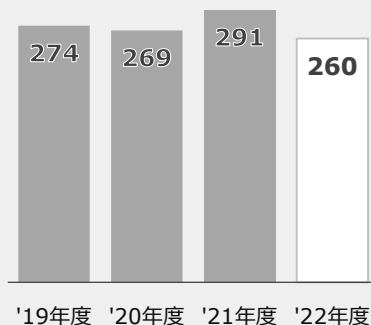
※ 21年度通期実績値はIFRSで算出していますが、監査未了の暫定値を掲載しているため、数値は今後変更となる可能性があります

事業損益増減要因 (億円)



補足情報

部品・改造・アフター関連売上(単位：億円)

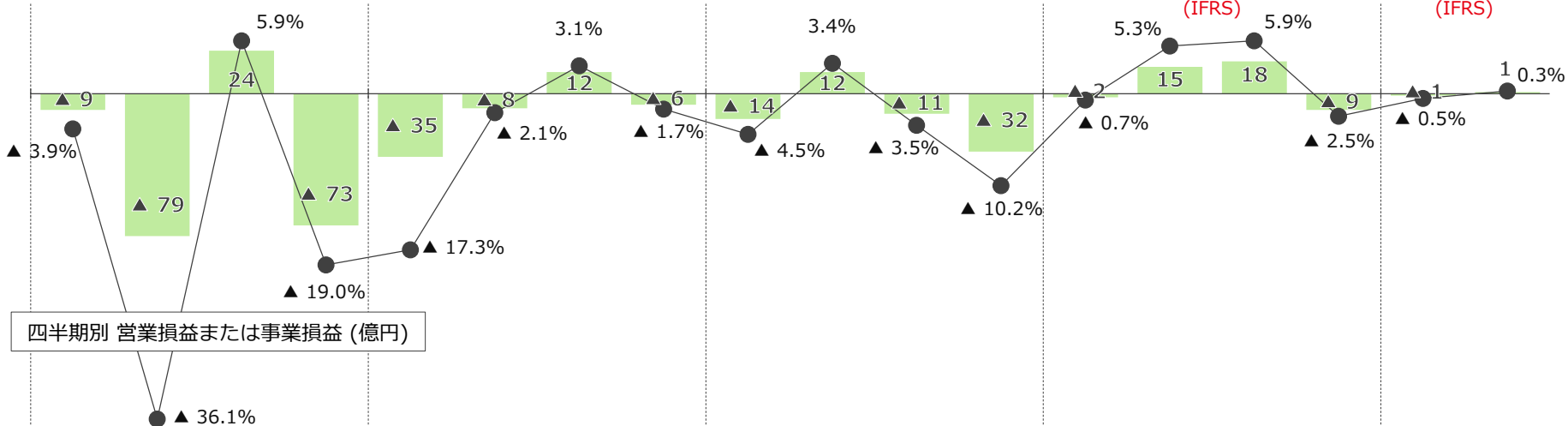
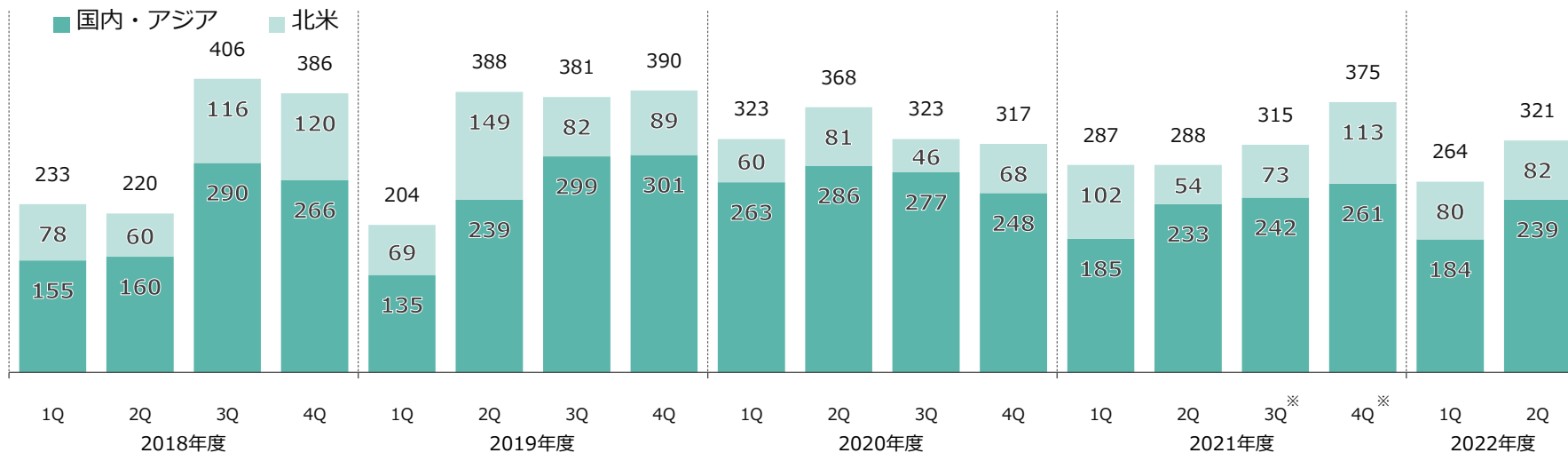


米国ロングアイランド鉄道向け
M-9プロジェクトの進捗状況 ('22年9月末)

- 全202両のうち、138両が引渡し済み
- 北米生産拠点のKMMでは最終号機の生産に着手しており、最終号機の引き渡しは2023年度2Q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)

* 本項グラフにおける2021年度2Q~4Qの数値はIFRSで算出していますが、監査未了の暫定値を掲載しているため、数値は今後変更となる可能性があります。

3 セグメント別詳細情報 - 車両

事業環境・受注動向

- 新型コロナウイルスの影響
 - 国内では鉄道関連投資計画の見直しが一部の事業者から出ている
 - 海外では工程遅延や新規案件の入札の延期等があったものの、感染者数の落ち着きに伴い、徐々に正常化している
- サプライチェーンリスク
 - 電子部品等の供給不足や物流混乱、原材料価格の高騰については注視が必要も、足元業績への影響は限定的
- 中長期展望
 - 人口集中による大都市の混雑緩和や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、今後も世界的に比較的安定した成長が見込まれる

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



重点施策と具体的な取り組み

✓ 海外案件の納入スケジュール遵守

- 主要案件のマイルストーン

地域・案件名	ステータス	マイルストーン
ダッカ 6号線	<ul style="list-style-type: none">▶ 初編成・第2編成は現地機能試験を実施中▶ 全24編成(144両)中、2022年3月末時点で12編成(72両)を出荷済	最終車両出荷 2022年度4Q
シンガポール T251	<ul style="list-style-type: none">▶ 全91編成(364両)中、2022年3月末時点で75編成(300両)を納入済	最終車両納入 2022年度3Q
米国 R211	<ul style="list-style-type: none">▶ R211Aパイロット車2編成(10両)はNYCTにて型式試験中▶ KMMでのR211A量産車生産は2021年度3Qから開始▶ Option契約(640両)は2024年度生産開始予定	プロト初編成引渡し 2022年度3Q
米国 M-9	<ul style="list-style-type: none">▶ 2021年度1QにBase契約(92両)は完工しOption車両の生産中	最終車両引渡し 2023年度2Q

✓ 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、北米工場への展開


✓ 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


2022年度2Q実績（前年同期比）


受注高  発電設備やLPG/アンモニア運搬船の受注増加、国内向けごみ処理施設整備・運営事業等の大口案件の受注などにより増加
+741 億円


売上収益  国内向けごみ処理施設の工事量減少はあったものの、エネルギー事業や防衛省向け潜水艦の工事量増加などにより増収
+35 億円

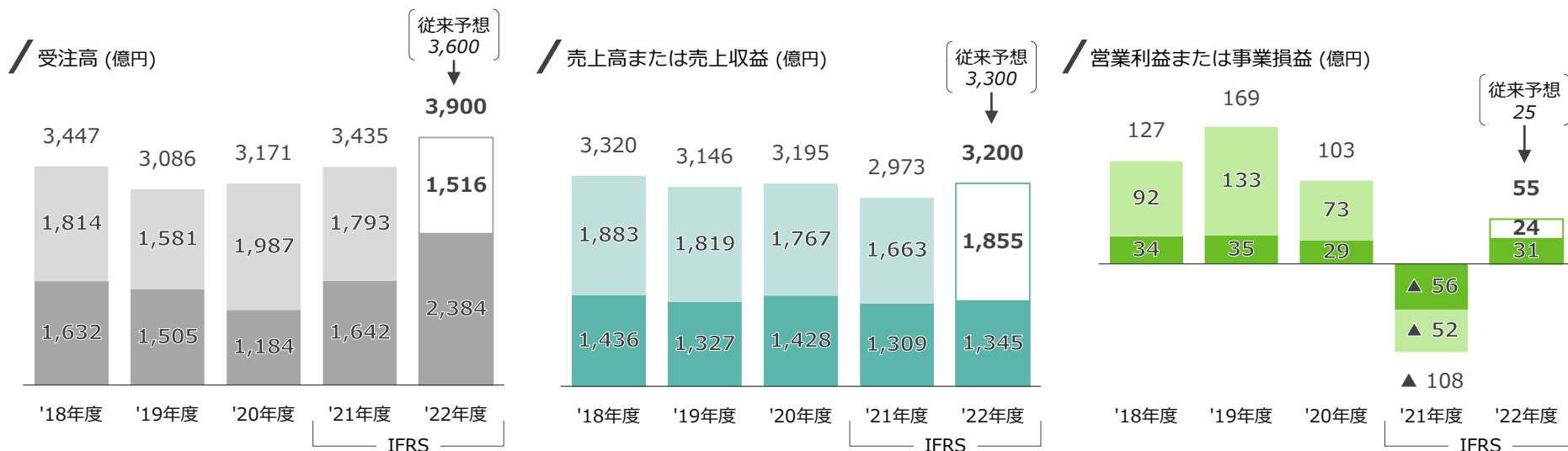
事業利益  国内向けごみ処理施設案件の工事量減少はあったものの、持分法損益の改善などにより改善
+87 億円

2022年度予想（従来予想比）

受注高  エネルギー事業における国内外での案件増加や、船舶海洋事業における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
+300 億円

売上収益  為替前提の変更による船舶海洋事業の増収などはあるものの、エネルギー事業の案件期ずれにより、見通しを引き下げ
▲100 億円

事業利益  減収はあるものの、持分法による投資利益の増加などにより、見通しを引き上げ
+30 億円



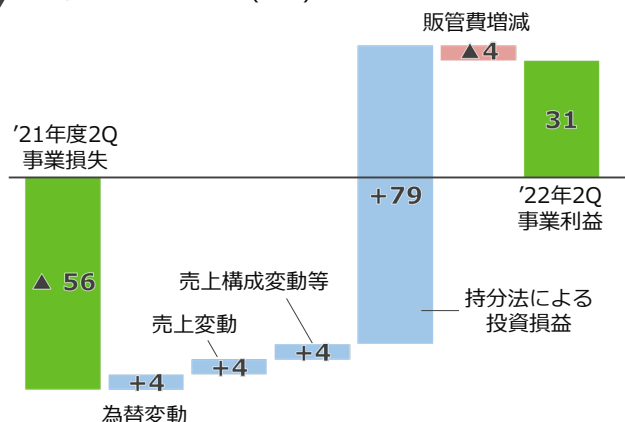
(注) グラフは濃色部が2Q、淡色部が3-4Qを表します。なお、21年度通期実績値はIFRSで算出していますが、監査未了の暫定値を掲載しているため、数値は今後変更となる可能性があります

(単位：億円)

	'21年度	'22年度		'21年度	'22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	1,642	2,384	+ 741	3,435	3,600	3,900	+ 465	+ 300	1,516
うち 1社1機・プラント・船用推進	1,371	1,910	+ 538	2,727	2,700	2,800	+ 73	+ 100	890
船舶海洋	270	473	+ 203	708	900	1,100	+ 392	+ 200	627
売上収益	1,309	1,345	+ 35	2,973	3,300	3,200	+ 227	▲ 100	1,855
うち 1社1機・プラント・船用推進	981	963	▲ 18	2,323	2,500	2,350	+ 27	▲ 150	1,387
船舶海洋	328	382	+ 53	649	800	850	+ 201	+ 50	468
事業損益	▲ 56	31	+ 87	▲ 108	25	55	+ 163	+ 30	24
[利益率]	[▲ 4.2%]	[2.3%]	[+ 6.5pt]	[▲ 3.6%]	[0.7%]	[1.7%]	[+ 5.3pt]	[+ 0.9pt]	[1.2%]
うち 持分法投資損益	▲ 56	22	+ 79	▲ 112	15	40	+ 152	+ 25	18

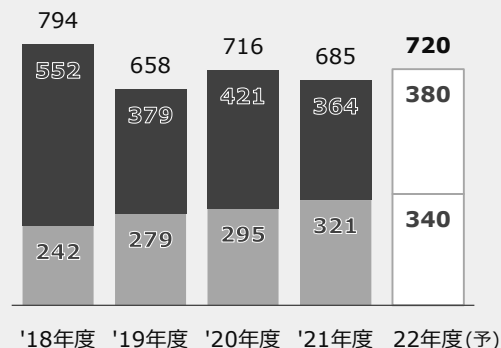
※ '21年度通期実績値はIFRSで算出していますが、監査未了の暫定値を掲載しているため、数値は今後変更となる可能性があります

事業損益増減要因 (億円)

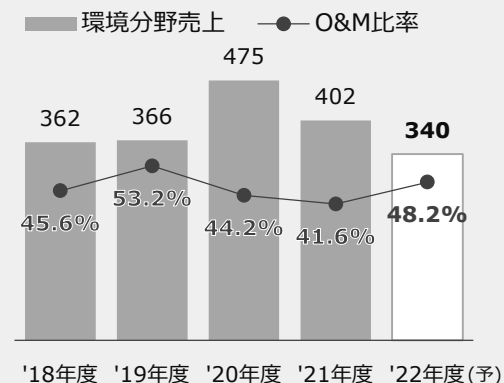


補足情報

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)

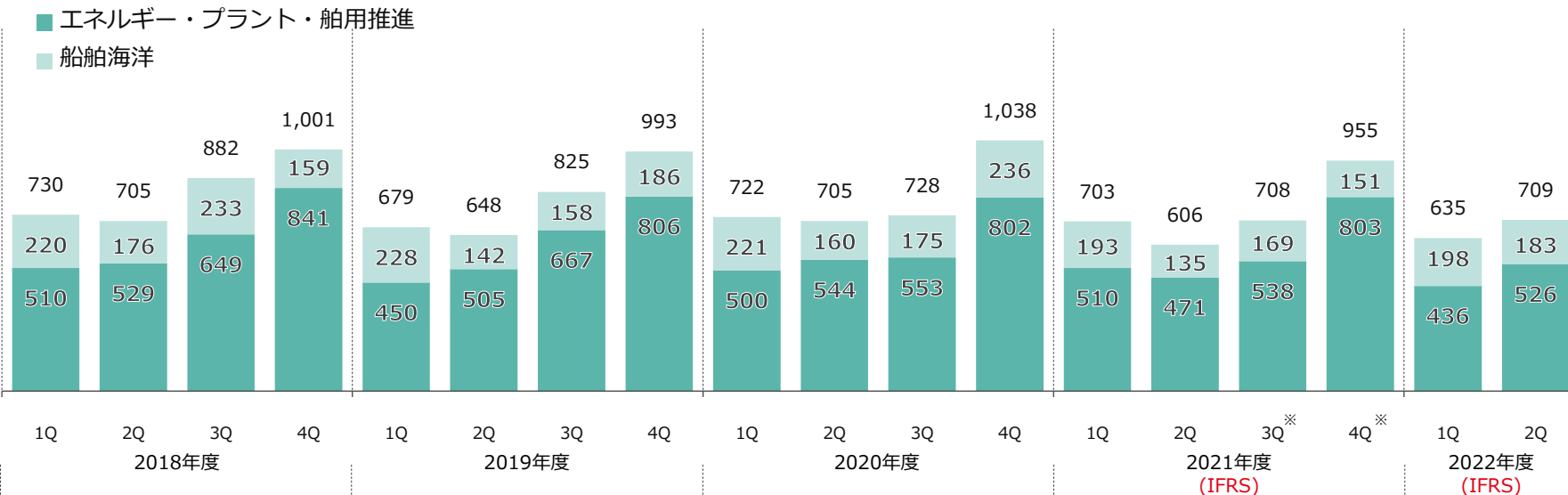


3

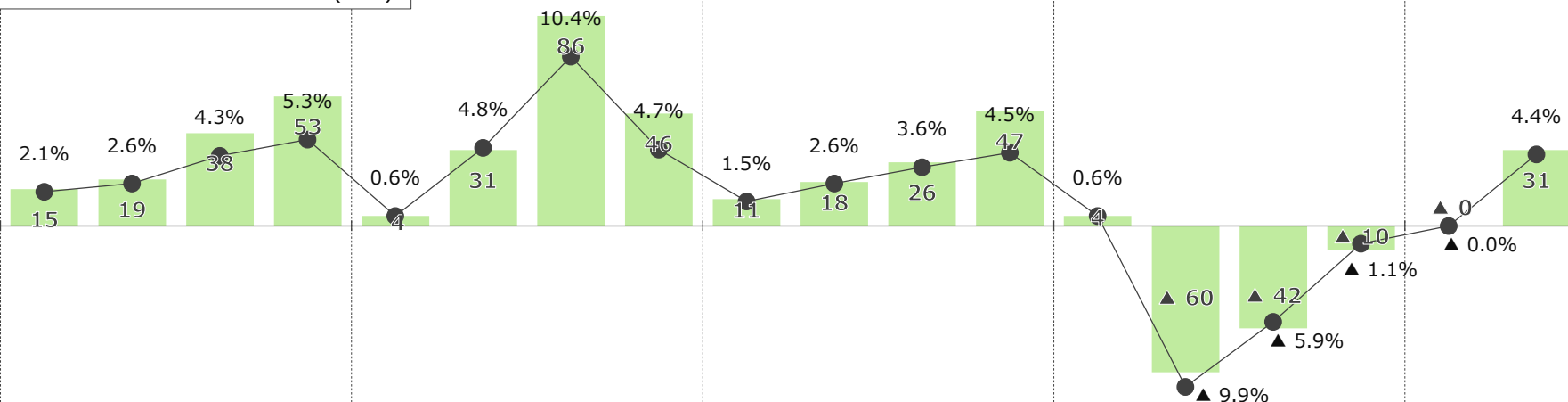
セグメント別詳細情報 - エネルギーソリューション&マリン

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 営業損益または事業損益 (億円)



* 本項グラフにおける2021年度2Q~4Qの数値はIFRSで算出していますが、監査未了の暫定値を掲載しているため、数値は今後変更となる可能性があります。

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

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(新興国)
分散型電源需要が根強く、ごみ焼却設備の老朽化更新需要が継続	分散型電源等のエネルギーインフラ整備需要が根強い

● 船舶海洋

一般商船	艦艇・特殊船
<ul style="list-style-type: none"> - アンモニア需要増に対する期待の高まりを背景としたLPG/アンモニア運搬船に底堅い需要 - 造船市況は一時の低迷を脱出 	<ul style="list-style-type: none"> - 潜水艦は安定的な受注

● セグメント全体

コロナ影響・リスク	カーボンニュートラル
<ul style="list-style-type: none"> - 需要は回復基調を維持 - 発電設備の稼働に必要な燃料ガスの調達難 - 原材料価格や輸送運賃の高騰、部材入手難の影響による収益の圧迫を懸念 	<p>当社が強みとする水素製品をはじめ、脱炭素ソリューションに関する問い合わせや協力要請が増加</p>

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

低環境負荷製品の受注・納入事例 (2022年度2Q)

事業	ステータス
エネルギー	▶ タイ向けカワサキグリーンガスエンジン(KG-18-T)の受注
船舶海洋	▶ 84,000m ³ 型LPG燃料推進LPG運搬船の引き渡し (2022年度引き渡し済：2隻) ▶ 86,700m ³ 型LPG燃料推進LPG/アンモニア運搬船の連続受注



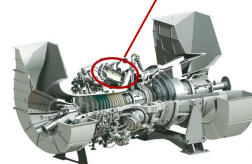
KG-18-T



LPG燃料推進LPG運搬船

✓ 脱炭素エネルギーへのトランジション製品の展開

- 1.8MW級ドライ方式水素ガスタービンで、水素専焼および水素・天然ガス混焼においてNOxの大幅削減※1に成功
- 30MW級ガスタービン (L30A)に搭載する水素30%混焼DLE※2燃焼器を販売開始






- ✓ 8MW級 (M7A-03D)、1.8MW級 (M1A-17D) に次ぐ3機種目で、幅広いニーズに対応可能
- ✓ ガスタービン本体の改造なしに、既存システムを流用しながら水素エネルギーへ転換が可能




※1 大気汚染防止法の規制値の半分である35ppm以下(O₂ = 16%換算値)
 ※2 Dry Low Emission

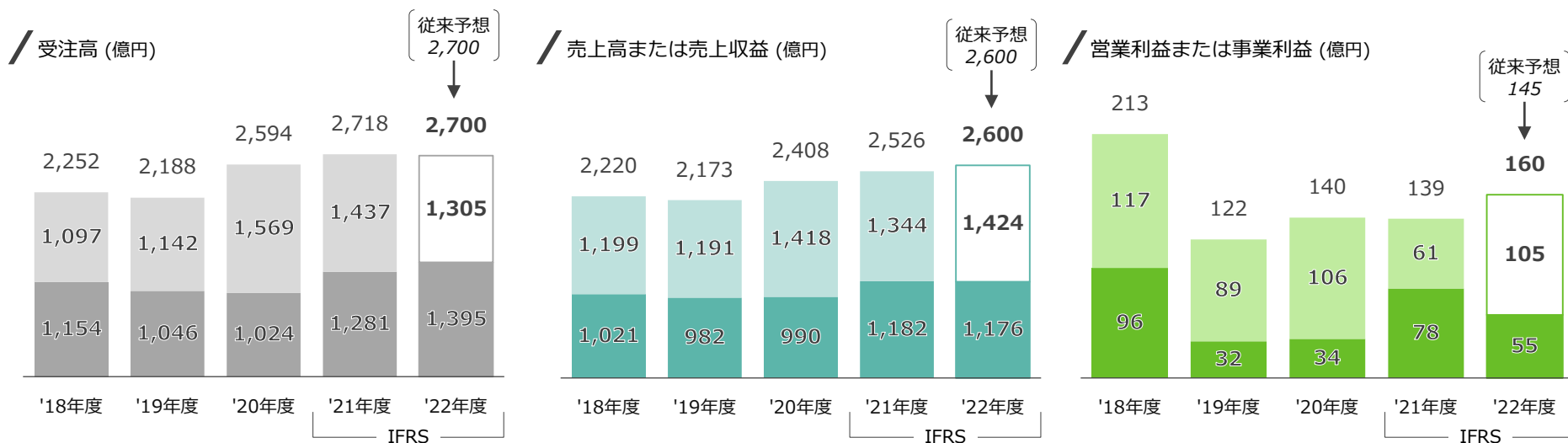
3 セグメント別詳細情報 - 精密機械・ロボット

2022年度2Q実績（前年同期比）

- 受注高**  中国建設機械市場におけるロックダウン影響の緩和を背景とした油圧機器の増加や、半導体製造装置向けをはじめとする各種ロボットの増加により増加
 +114 億円
- 売上収益**  各種ロボットの増加等があったものの、中国建設機械市場向け油圧機器が減少したことにより前年同期並み
 ▲6 億円
- 事業利益**  電子部品や素材価格の高騰、中国ロックダウンによる操業の低下などにより減益
 ▲23 億円

2022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**  同上
 ±0 億円
- 事業利益**  為替前提の変更などにより、見通しを引き上げ
 +15 億円



(注) グラフは濃色部が2Q、淡色部が3-4Qを表します。なお、21年度通期実績値はIFRSで算出していますが、監査未了の暫定値を掲載しているため、数値は今後変更となる可能性があります

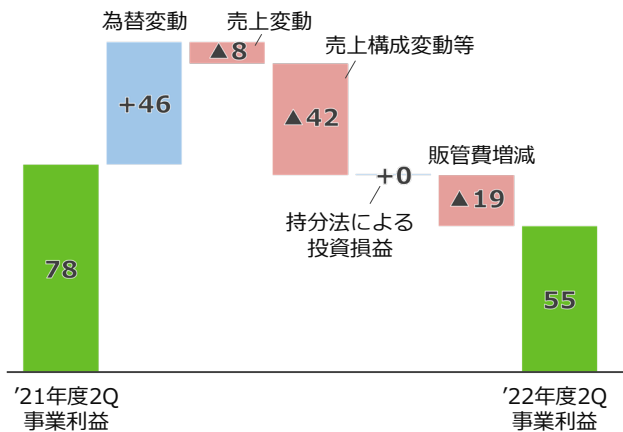
3 セグメント別詳細情報 - 精密機械・ロボット

(単位：億円)

	'21年度	'22年度		'21年度	'22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	1,281	1,395	+ 114	2,718	2,700	2,700	▲ 18	-	1,305
うち 油圧機器	784	807	+ 23	1,716	1,600	1,600	▲ 116	-	793
ロボット	496	588	+ 91	1,001	1,100	1,100	+ 99	-	512
売上収益	1,182	1,176	▲ 6	2,526	2,600	2,600	+ 74	-	1,424
うち 油圧機器	785	693	▲ 91	1,631	1,550	1,550	▲ 81	-	857
ロボット	397	482	+ 85	895	1,050	1,050	+ 155	-	568
事業利益	78	55	▲ 23	139	145	160	+ 21	+ 15	105
[利益率]	[6.6%]	[4.6%]	[▲ 1.9pt]	[5.5%]	[5.5%]	[6.1%]	[+ 0.5pt]	[+ 0.5pt]	[7.3%]
うち 持分法投資損益	▲ 10	▲ 10	+ 0	▲ 25	▲ 25	▲ 25	-	-	▲ 15

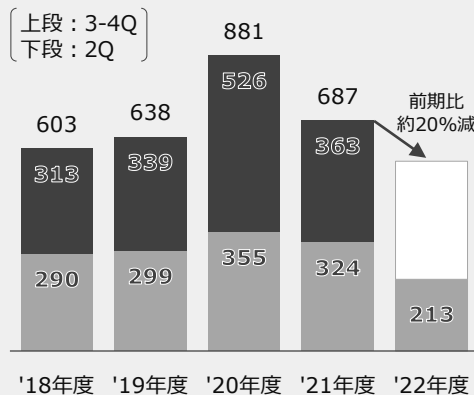
※ 21年度通期実績値はIFRSで算出していますが、監査未了の暫定値を掲載しているため、数値は今後変更となる可能性があります

事業利益増減要因 (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)

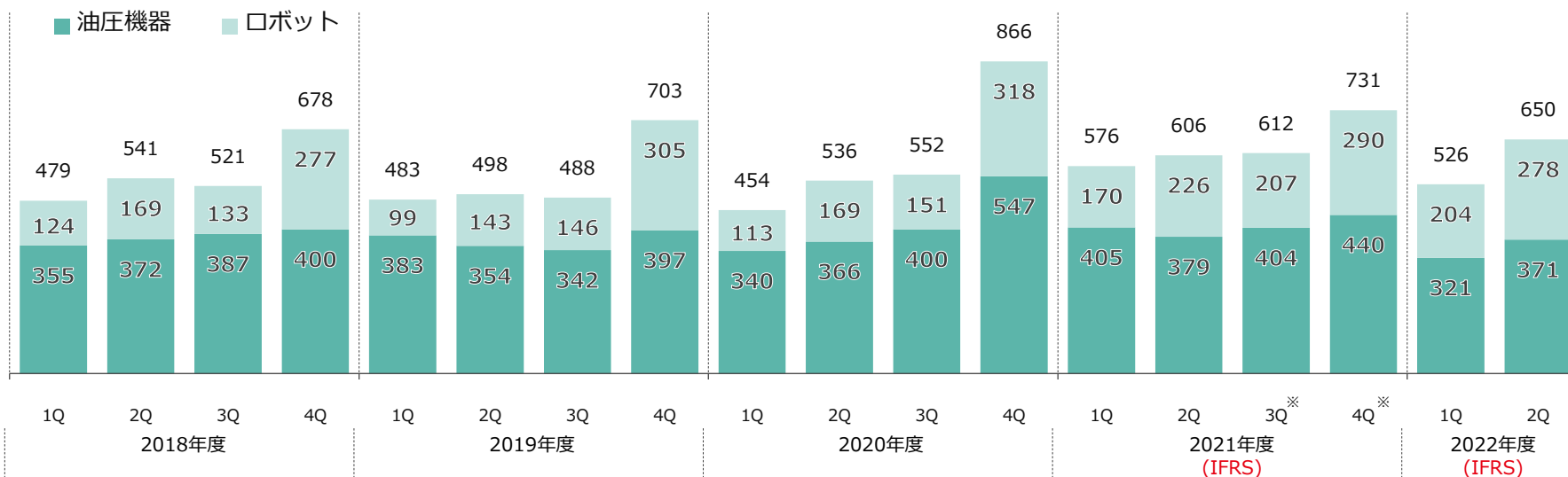
	'21年度	'22年度	増減
車体組立・塗装	167	139	▲ 27
	357	(予) 370	+ 13
半導体	163	223	+ 59
	363	(予) 470	+ 107
一般産機・その他	111	170	+ 59
	290	(予) 320	+ 30
合計	442	533	+ 91
	1,011	(予) 1,160	+ 149

※ 本表数値はセグメント間売上を含む

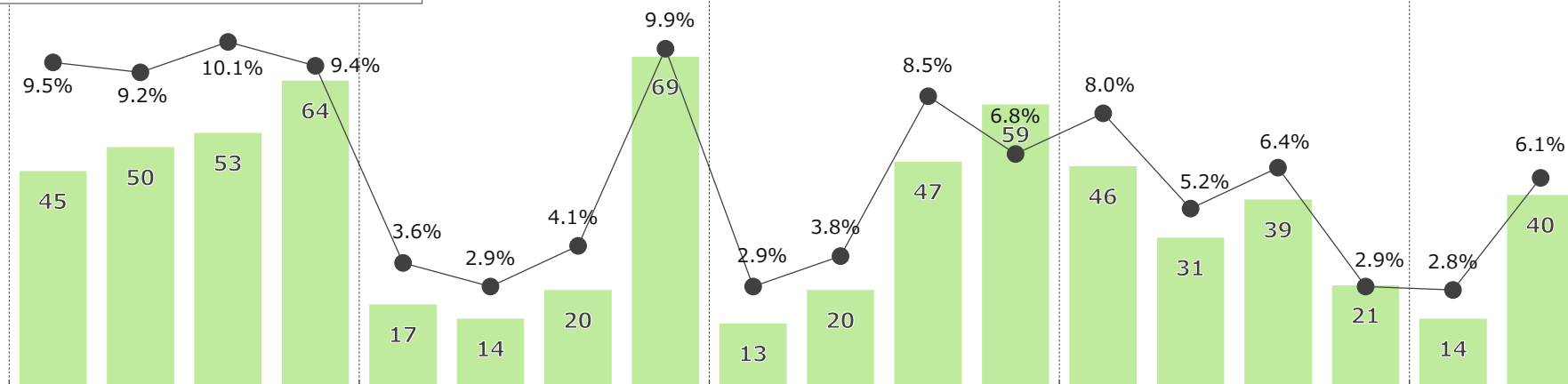
3

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 営業損益または事業損益 (億円)



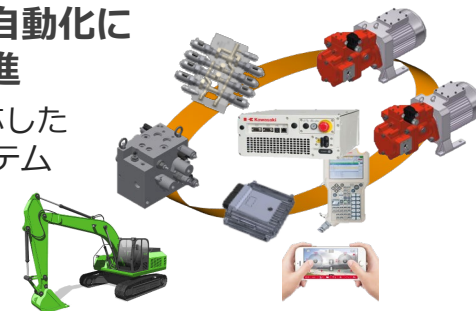
* 本項グラフにおける2021年度2Q~4Qの数値はIFRSで算出していますが、監査未了の暫定値を掲載しているため、数値は今後変更となる可能性があります。

事業環境・受注動向

- 油圧機器
 - 中国建設機械市場
 - ゼロコロナ政策に伴うロックダウン等の影響により需要が一時低迷も、輸出の増加により回復の兆しが見える
 - 中国以外の地域における建設機械市場
 - コロナ影響による減少から回復し堅調に推移
 - 建設機械の分野は今後、環境規制を背景とした電動化と、建設現場の熟練労働者不足に起因する自動化・自律化が進む
- ロボット
 - 汎用ロボット
 - 自動化投資の強い需要が継続
 - 半導体向けロボット
 - 半導体製造装置メーカーの高水準の設備投資が継続するなかで好調に推移
 - 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

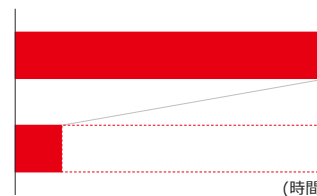
重点施策と具体的な取り組み

- ✓ 建設機械の電動化・自動化に向けた技術開発の推進
 - 電動化・自動化に対応した最新型油圧機器・システムの開発・供給により、顧客の将来建機の開発をサポート
- ✓ 脱炭素社会の実現に向け水素関連製品の開発推進
 - 燃料電池車用高圧水素ガスバルブ・水素供給システム・油圧式水素圧縮機の開発
- ✓ オープンイノベーションの推進
 - 外観検査自動化ニーズへのソリューション
 - 複数の走査型検査カメラメーカーと協力し、当社開発の「高速パルス出力機能」と走査型ラインカメラの組み合わせにより、複雑曲面を持つ製品の外観検査を高速化



エリアカメラ+
通常ロボット

ラインカメラ+
高速パルス出力
機能付ロボット



10倍^{*}程度の
高速化(従来比)

※ 使用機材・撮像
条件による



複雑曲面の
外観検査システム

動画⇒ <https://kawasakirobotics.com/jp/news/20220824/>

2022年度2Q実績（前年同期比）

売上収益 
+584 億円

製品供給不足による欧州向け二輪車の減少や中国ロックダウン等による一過性の影響はあったものの、為替の影響に加え、北米向けや東南アジア向け二輪車及び北米向け四輪車、汎用エンジンが増加したことにより増収（拡販・値上げを含む）

事業利益 
+89 億円

原材料価格や物流費の高騰および固定費の増加はあったものの、増収などにより増益

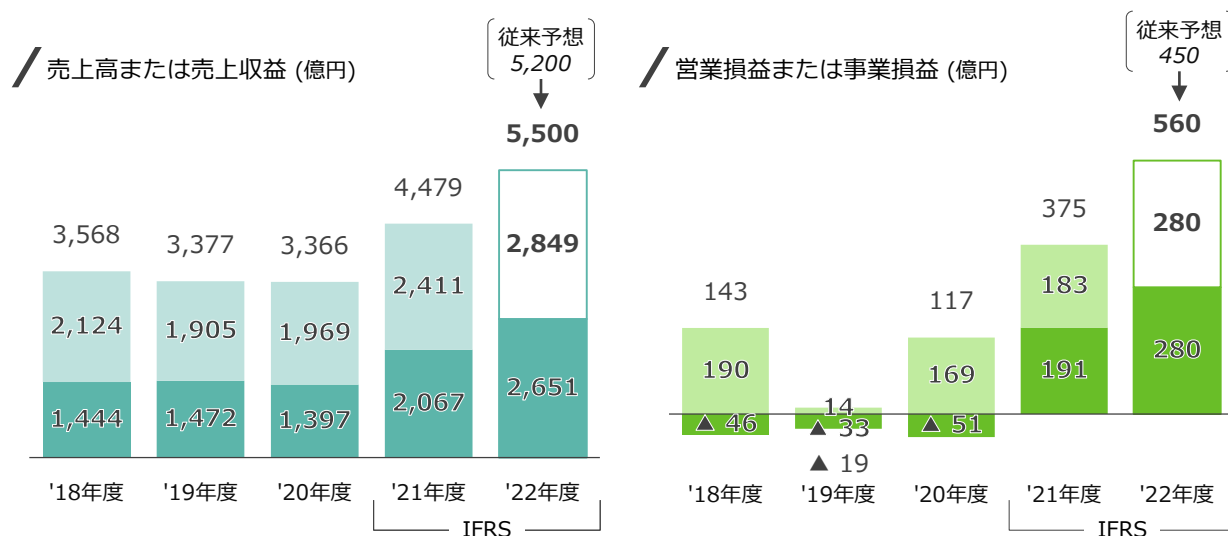
2022年度予想（従来予想比）

売上収益 
+300 億円

為替前提の変更や新興国向け二輪車の増加などにより、見通しを引き上げ

事業利益 
+110 億円

増収により、見通しを引き上げ



(注) グラフは濃色部が2Q、淡色部が3-4Qを表します。なお、21年度通期実績値はIFRSで算出していますが、監査未了の暫定値を掲載しているため、数値は今後変更となる可能性があります

3

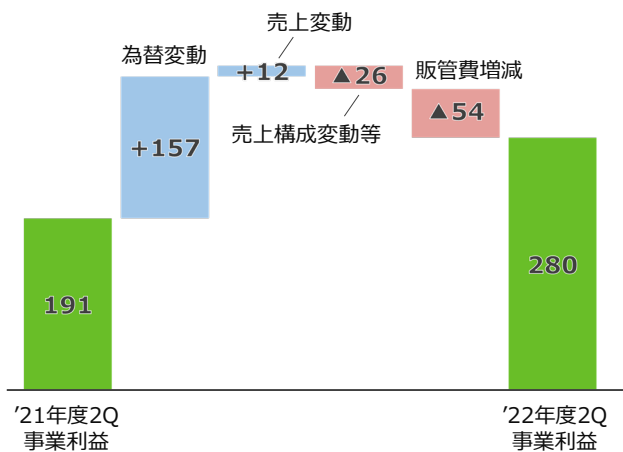
セグメント別詳細情報 - モーターサイクル&エンジン

(単位：億円)

	'21年度 2Q実績	'22年度		'21年度 通期*	'22年度予想				
		2Q実績	前年同期比		従来予想	修正予想	前期比	従来予想比	3-4Q予想
売上収益	2,067	2,651	+ 584	4,479	5,200	5,500	+ 1,021	+ 300	2,849
うち 先進国二輪車	786	900	+ 114	1,699	1,880	1,930	+ 231	+ 50	1,030
新興国二輪車	454	554	+ 100	1,008	1,000	1,110	+ 102	+ 110	556
四輪車・PWC	485	724	+ 239	1,088	1,490	1,540	+ 452	+ 50	816
汎用エンジン	341	471	+ 129	682	830	920	+ 238	+ 90	449
事業利益	191	280	+ 89	375	450	560	+ 185	+ 110	280
	[利益率] [9.2%]	[10.5%]	[+ 1.3pt]	[8.3%]	[8.6%]	[10.1%]	[+ 1.7pt]	[+ 1.4pt]	[9.8%]

※ 21年度通期実績値はIFRSで算出していますが、監査未了の暫定値を掲載しているため、数値は今後変更となる可能性があります

/ 事業利益増減要因 (億円)



補足情報

二輪車国別販売台数 (卸売)

先進国 (単位：千台)

	'21年度2Q	'22年度2Q	増減
日本	13	14	+ 1
米国	38	45	+ 7
カナダ	3	6	+ 2
欧州	33	25	▲ 8
豪州	5	5	▲ 0
先進国計	95	96	+ 1

新興国 (単位：千台)

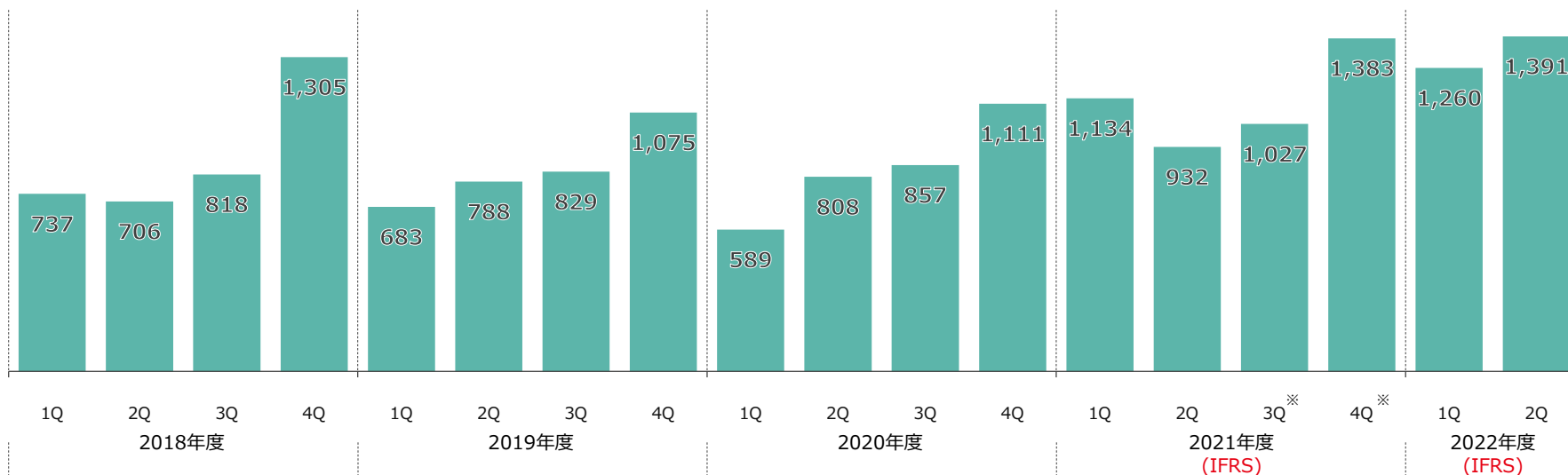
	'21年度2Q	'22年度2Q	増減
ブラジル	5	5	+ 0
タイ	3	1	▲ 2
フィリピン	65	103	+ 37
インドネシア	21	23	+ 2
中国	20	13	▲ 6
その他	8	10	+ 1
新興国計	124	158	+ 33

四輪車・PWCの販売台数 (卸売) は、'21年度2Qは35千台、'22年度2Qは39千台

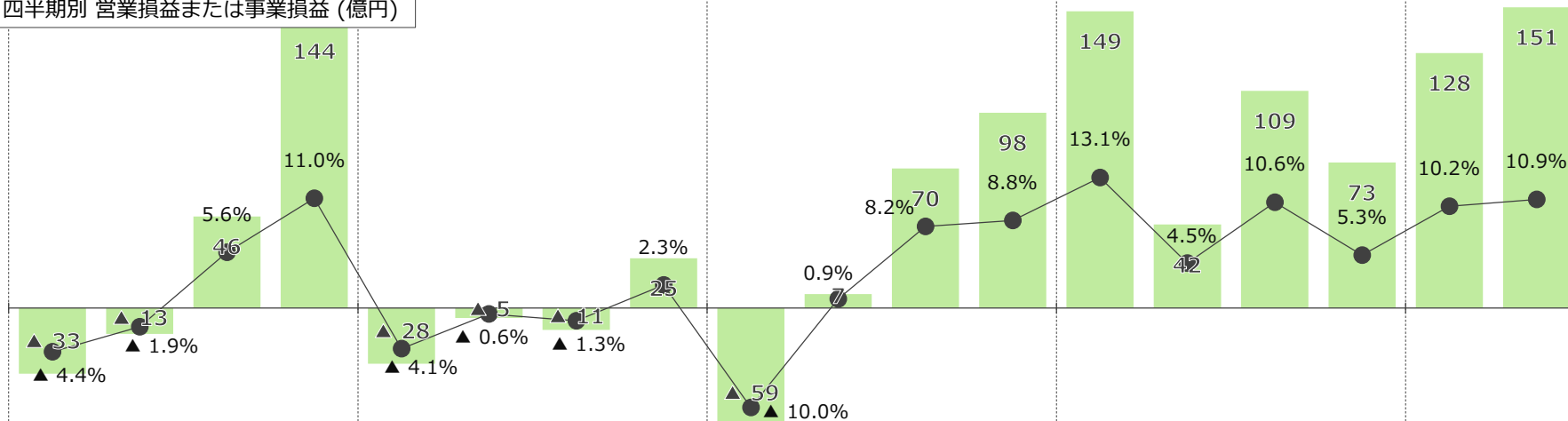
3

セグメント別詳細情報 - モーターサイクル&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)



※ 本項グラフにおける2021年度2Q~4Qの数値はIFRSで算出していますが、監査未了の暫定値を掲載しているため、数値は今後変更となる可能性があります。

事業環境・受注動向

- 米国
 - 二輪車・四輪車オフロードモデルの需要が堅調
 - 今後も需要は堅調に推移すると見込む
- 欧州
 - 製品供給不足はあるものの、需要は堅調
- 東南アジア
 - 国毎に差はあるものの、全体としては回復傾向
- サプライチェーン
 - 継続的な半導体や原材料の不足により、製品供給に影響が及んでいるが、物流混乱は改善傾向

重点施策と具体的な取り組み

- ✓ **市場要求に最大限に応える製品供給**
 - 生産計画達成に向け総力を挙げた活動
 - 半導体不足等を背景とするサプライヤーの供給不足や物流混乱により計画通り生産が出来ない場合、入手可能部品に応じて生産・販売計画の変更を迅速に実施
- ✓ **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
 - 米国工場の能力増強、メキシコ新工場の稼働開始へ準備を継続
 - 電動・ハイブリッドモデルの開発

事例 カワサキ初の電動キッズバイク「Elektrode」を上市済み
 - トヨタ、DENSO及び二輪四社による水素エンジンの共同研究を推進
- ✓ **固定費コントロールの徹底（経営のスリム化）**
 - 具体的施策に裏付けられた固定費の抑制
 - 研究開発は強化
- ✓ **FCFの確保**
 - 将来の投資に向けてFCFの安定確保を目指す



米国で販売好調なSxS
TERYX KRX4 1000



ハイブリッドモーターサイクル
のプロトタイプ
(2024年に上市予定)

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

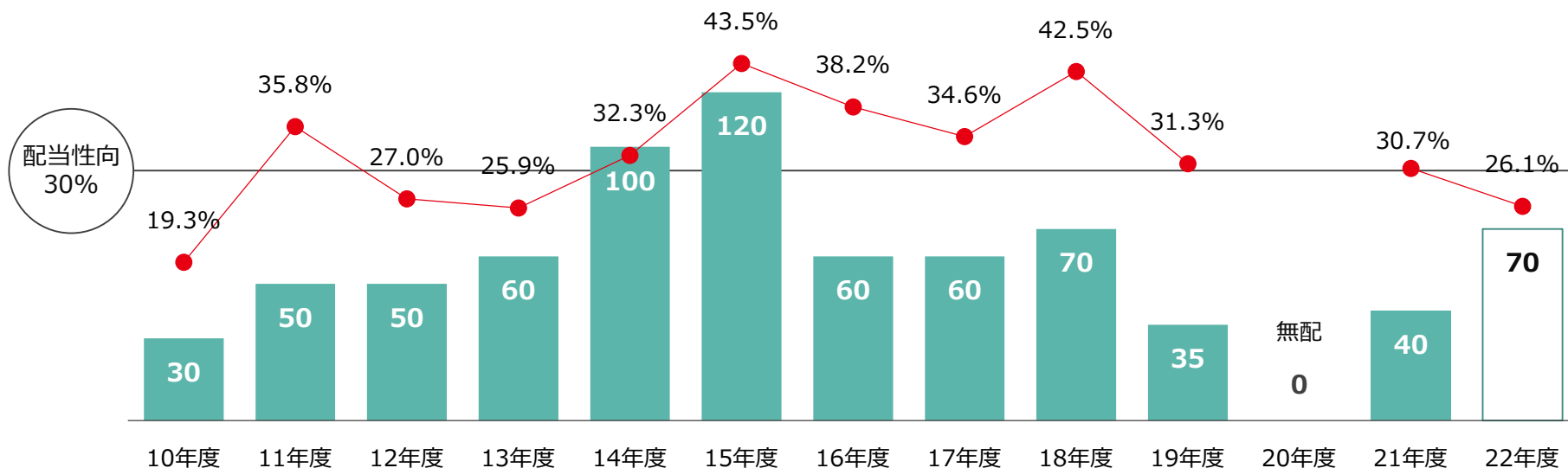
将来の業績見通し
FCFやD/Eレシオ等の
財務状況

2 安定的な配当

2022年度配当

- MC&Eの好調に加えて円安の追い風もあり、親会社の所有者に帰属する当期利益は期初予想から160億円の上方修正
- 一方で、社会情勢不安や原材料・エネルギー価格および物流費の高止まり、今後の急激な為替変動も懸念される

▶ 1株当たり年間配当 50円 → **70円** (配当性向26.1%)
とし**20円の増配** (中間30円、期末40円) を予定



4 プロジェクトトピックス

✓ オフロード四輪の事業拡大

- 主戦場である北米市場向け増産投資に加え、日本国内でも市場を創出し、成長を図る

北米向けの生産力増強

オフロード四輪の生産を一手に引き受けているリンカーン工場は、旺盛な需要を背景にフル生産が継続

2023年度よりメキシコの新工場でもオフロード四輪の生産を開始



オフロード四輪の国内販売開始

2022年9月14日からオフロード四輪の国内取扱いを開始

また、カワサキモーターズのグループ会社であるオートポリスでは、オフロード四輪専用コースがオープン

「オートポリスオフロードバギーヴィレッジ」は、'もっと身近にモータースポーツを'コンセプトに、'爽快感'を全身で体感できるアトラクション

関係URL



<https://www.kawasaki-motors.com/sxs/>
<https://autopolis.jp/ap/facility/course-map/offroad-course/>

モーターサイクル用水素燃料直噴エンジンを搭載した 研究用オフロード四輪車のデモンストレーション走行を実施

研究車に搭載した水素燃料エンジンは、「Ninja H2」の998cc直列4気筒スーパーチャージドエンジンをベースに、協働各社の技術を活かして水素燃料の筒内直接噴射（直噴）仕様へ改良したもの

二輪・四輪車メーカーの枠を超えて各社が協力し、内燃機関の魅力と水素の特性を組み合わせた水素燃料エンジンならではの新しい価値を創造し、カーボンニュートラル社会の実現を目指す

当社リリースのURL https://www.khi.co.jp/pressrelease/detail/20220903_1.html



水素燃料エンジンを搭載した研究車

研究用オフロード四輪を運転するトヨタ自動車(株) 豊田章男社長と、助手席に座る当社社長 橋本康彦

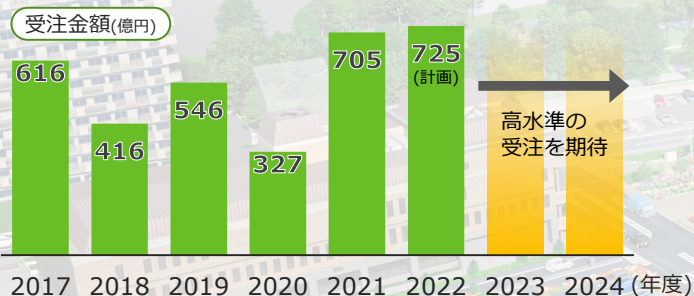
2022年9月3日
モビリティリゾートもてぎ



4 プロジェクトトピックス

✓ 活況の国内ごみ焼却プラント市場

- 1990年代にダイオキシン対策として整備された施設を含め多くのプラントが建設後20~30年を迎えており、今後数年は高い水準での更新需要が期待できる



- 直近では宝塚市より「新ごみ処理施設等整備・運営事業」を受注

お客様の評価ポイント

- **Good!!** ビン選別でのAIロボット導入
- **Good!!** 先進的水準のボイラー蒸気高温・高圧化によるエネルギー回収率向上
- **Good!!** 遠隔運転監視システムなど最新技術の導入

自動でビンの色・形状選別するAI搭載のロボットシステム「K-Repros®」を導入

※ Kawasaki - Recycle Picking Robot System



- プラント部門とロボット部門の**技術シナジー**から誕生
- 協働ロボット「duAro2」を使用し、ベルトコンベアで流れてくる様々なビンを選別する作業員の負荷を軽減
- 労働人口減少に伴う人的リソースの有効活用、安全衛生面でも作業員の労働環境改善など、社会課題にソリューションを提供

自社リリースのURL
https://www.khi.co.jp/pressrelease/detail/20221007_1.html

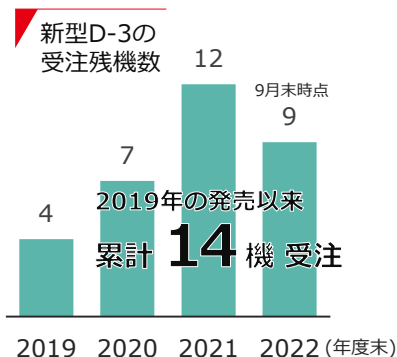


宝塚市新ごみ処理施設の完成予想図

4 プロジェクトトピックス

✓ ヘリコプター事業の成長と拡大 ～ ヘリのトータルソリューションを提供 ～

- 累計**188**機 納入済みのヘリコプターBK117シリーズ 新型「H145//BK117D-3」が受注好調



用途

医療 警察 消防 防災 報道 etc.

ドクターヘリ 国内シェア 約**40%** (2022年9月)

ここがスゴい!!

最新式メインローター・システム 5枚ブレードの採用等で性能向上

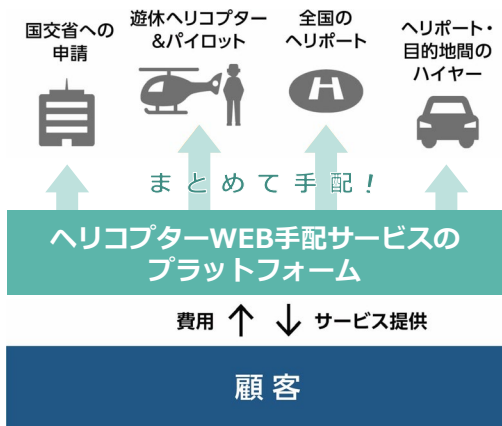
差別化要素

- ヘリコプターWeb手配サービス 実用化に向けて

当社だからこそできる、ワンストップで利用可能な新しい移動サービス

スマートフォンなどで出発地と目的地を入力するだけで、「いつでも」「どこでも」「だれでも」オンラインで簡単にヘリコプターの手配を可能に

実証動画はコチラ
<https://www.youtube.com/watch?v=WlYmpoDZVhk>



- VRシミュレータを用いた CRM※訓練サービスの提供を開始
- ※ Crew Resource Managementの略称

キャビンクルーや地上員まで対象としたCRM訓練は**画期的**

当社はVRの特長である空間共有技術を活用した訓練装置を開発し、効果的なCRM訓練を提供

防災ヘリ運用訓練の場合

全搭乗者(操縦士・副操縦士・搭乗員)が様々な救難環境をVR空間として疑似共有することで、臨場感のある協同訓練を実現

操縦士の視界 副操縦士の視界

訓練教官 (監視者)

地上員の視界

搭乗員の視界

当社リリースへのリンク
https://www.khi.co.jp/pressrelease/detail/20220907_1.html

4 プロジェクトトピックス

✓ ニューヨーク市交通局(NYCT)向け R211型地下鉄電車640両の追加受注内定

- 本案件の受注により、ニューヨーク(NY)エリアのプレゼンスがさらに拡大
- Option2が行使された場合、過去最大規模の鉄道車両案件に

Base

両数

535

対価

約14億\$

売上時期

~2025年度

Option1

両数

640

対価

約17億\$

売上時期

~2026年度

Option2

両数

最大437

今後の発注に
期待



全米で運航されている車両
約22,400両*のうち、約67%が北東
回廊に、約47%がNYエリアに集中

NYエリアにおける当社のシェアは
約**30%** (2022年10月時点、除 受注残)

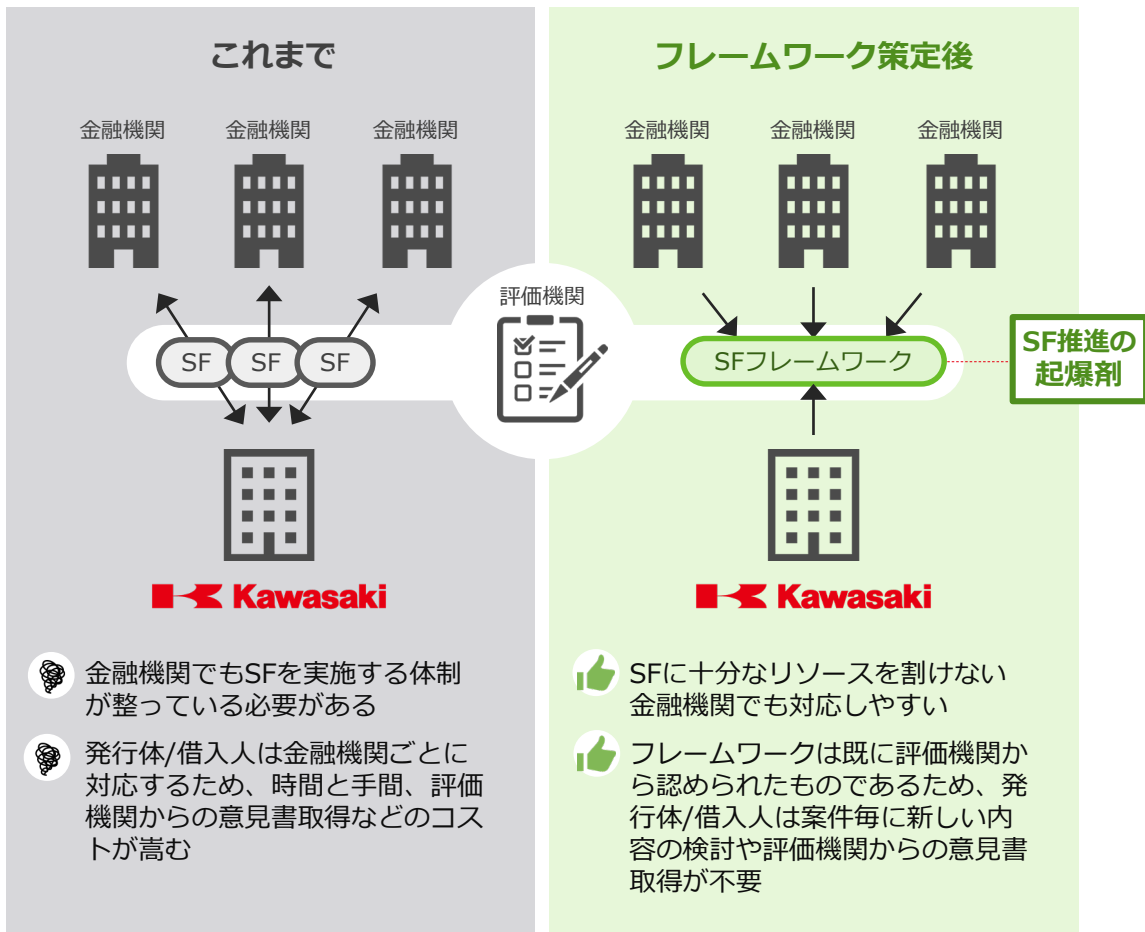
* HR・CR・LR計。機関車は除く



プレスリリースのURL
https://www.khi.co.jp/pressrelease/detail/20221027_1.html

4 プロジェクトトピックス

✓ 戦略的なサステナブルファイナンス(SF)の実施 ～ 先進的フレームワークの策定 ～



- 2021/7 サステナビリティボンド
当社グループ初のSDGs債発行
- 2021/8 ポジティブ・インパクト・ファイナンス
三井住友信託銀行による融資契約
- 2022/3 サステナビリティ・リンク・ローン
日本政策投資銀行による融資契約
- 2022/3 「Mizuho Eco Finance」
みずほ銀行によるコミットメントライン
- 2022/7 グリーンボンド
当社グループ2度目のSDGs債発行

2022/10-12 サステナビリティ・リンク・ローン(SLL)フレームワークの策定

策定支援	日本政策投資銀行
第三者意見書	日本格付研究所

同一のフレームワークを用いて異なる金融機関から個別に融資を受ける予定

ポジティブ・インパクト・ファイナンス(PIF)フレームワークの策定に向け協議中

評価者	三井住友信託銀行
第三者意見書	日本格付研究所 (取得予定)

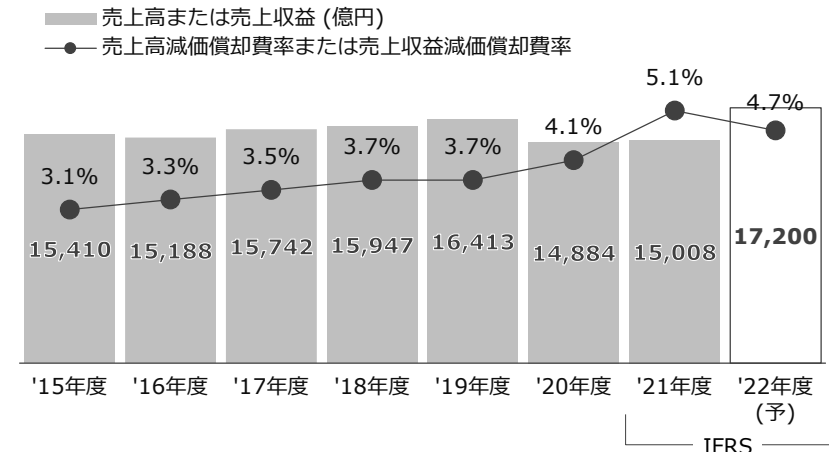
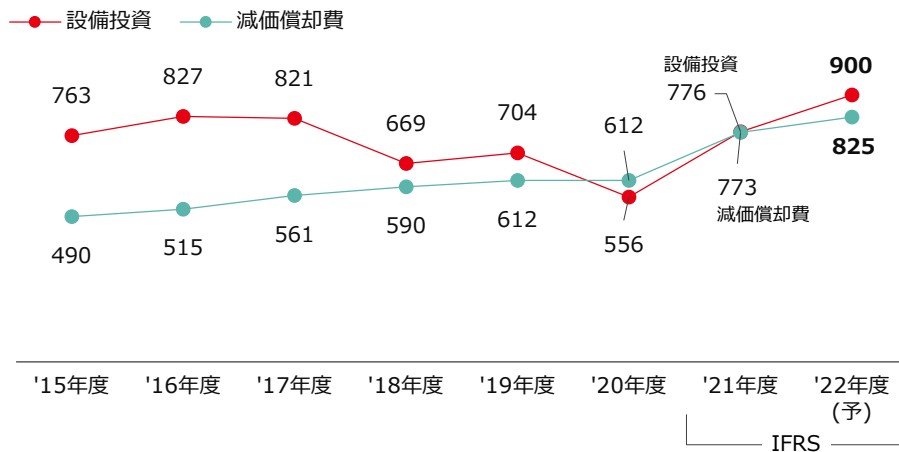
同一のフレームワークを用いて異なる金融機関から個別に融資を受ける試みは **本邦初**

目標 長期借入金に占めるサステナブルファイナンスの割合

10% ▶ 50% ▶ 100%
2022年 ▶ 2030年 ▶ 2050年

(単位：億円、名)

	'21年度	'22年度		'21年度	'22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	349	419	+ 69	776	1,000	900	+ 124	▲ 100
減価償却費	379	374	▲ 4	773	780	825	+ 52	+ 45
研究開発費	189	220	+ 31	457	515	515	+ 58	-
従業員数(期末)				36,691	38,300	38,300	+ 1,609	-
うち国内				26,901	27,400	27,400	+ 499	-
うち海外				9,790	10,900	10,900	+ 1,110	-



● 受注残高 (億円)

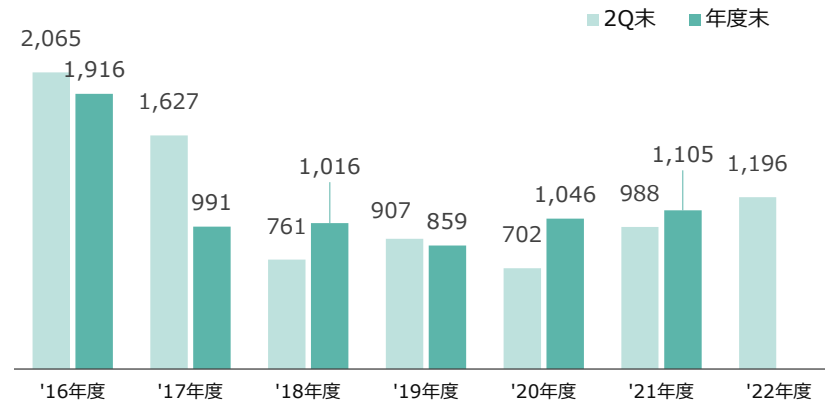
	'21年度2Q	'22年度2Q	
	実績	実績	増減
航空宇宙システム	4,948	6,190	+ 1,241
車両	4,089	3,689	▲ 399
工機・ソリューション&マリ	5,076	6,110	+ 1,034
精密機械・ロボット	790	1,103	+ 312
モーターサイクル&エンジン	-	-	-
その他	276	473	+ 196
合計	15,182	17,567	+ 2,384

● 地域別売上収益 (億円)

	'21年度2Q	'22年度2Q	
	実績	実績	増減
日本	2,895	2,996	+ 100
米国	1,647	2,126	+ 479
欧州	593	614	+ 20
アジア	1,340	1,297	▲ 43
その他	332	563	+ 230
合計	6,810	7,597	+ 787

※ 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 '22年度 2Q 実績	完工年度				受注残
		'22年度 2Q 実績	'22年度 3Q~	'23年度	'24年度	
			予定			
LPG運搬船	3	2	2	4	4	10
潜水艦			1		1	2
その他						
合計	※ 3	※ 2	3	4	5	※ 12

※ '22年度2Q受注隻数の総トン数：50,400GT
 '22年度2Q完工隻数の総トン数：101,400GT
 受注残隻数の総トン数：504,600GT（潜水艦の排水トン数はGTに含まない）

● セグメント別損益影響外貨量 (億USD)

	'21年度	'22年度	
	2Q実績	2Q実績	3-4Q予想
航空宇宙システム	2.5	2.2	5.4
車両	0.4	0.2	▲ 0.5
エネルギーソリューション&マリソ	1.0	1.4	1.0
精密機械・ホット	1.0	1.2	2.4
モーターサイクル&エンジン	2.6	3.6	4.1
合計	7.6	8.6	12.4

※ 為替レートが1円変動することによる事業利益への概算影響額

● 売上加重平均レート (EUR/JPY)

'20年度実績	124.61
'21年度実績	130.47
'22年度2Q実績	139.12
'22年度3-4Q予想	135.00

● 損益影響外貨量 (億EUR)

'20年度実績	3.2
'21年度実績	4.4
'22年度2Q実績	2.2
'22年度3-4Q予想	3.4

※ 為替レートが1円変動することによる事業利益への概算影響額

(ご参考)

IFRS適用に伴う損益計算書上の主要な変化点

日本会計基準	IFRS
売上高	売上収益
売上原価	売上原価
売上総利益	売上総利益
販売費及び一般管理費	販売費及び一般管理費
営業利益	持分法による投資損益
営業外損益	その他の収益・費用
為替差損益	事業利益
金融収益・費用	金融収益・費用
持分法による投資損益	税前当期利益
その他の損益	
経常利益	
特別損益	
減損損失	
その他の損益	
税金等調整前当期純利益	

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”