

川崎重工業株式会社

NO.2023013

2023年5月29日

各位

会社名	川崎重工業株式会社
代表者名	代表取締役社長執行役員 橋本 康彦
コード番号	7012 東証プライム・名証プレミア
問合せ先責任者	執行役員 コーポレートコミュニケーション総括部長 鳥居 敬
	【東京】TEL 03-3435-2130
	【神戸】TEL 078-371-9531

(訂正)「2022年度決算説明資料」の一部訂正に関するお知らせ

2023年5月10日に発表した「2022年度決算説明資料」について、下記の通り一部訂正がありましたので、お知らせいたします。

なお、この訂正に伴う2022年度(2023年3月期)の期末配当(1株当たり60円)の予定および2023年度(2024年3月期)の連結業績予想に修正はありません。

記

1. 訂正の理由

当社が民間航空エンジンの国際共同事業体である International Aero Engines, LLC を通じて参画しているエンジンプログラムにおいて、当社が間接的に保有している債権の一部が回収不能となる可能性が生じました。これに伴い、修正後発事象として当該債権に対する貸倒引当金繰入額 2,939 百万円を販売費および一般管理費に計上し、法人税等調整額(益)を 897 百万円計上しました。

また、上記以外に軽微な誤りがあり、あわせて訂正いたします。

2. 訂正箇所

訂正箇所が多数に及ぶことから、訂正後の全文を添付し、訂正箇所に _____ を付して表示しています。

以上

訂正後

2022年度決算説明資料

Financial Results for FY2022
(for the year ended March 31, 2023)

2023年5月10日

川崎重工業株式会社



 **Kawasaki**
Powering your potential

0 目次

1

2022年度決算実績

サマリー	3
セグメント別	4
損益計算書	5
事業損益増減要因	7
財政状態計算書	9
キャッシュ・フロー計算書	11

2

2023年度業績予想

サマリー	13
セグメント別	14

3

セグメント別詳細情報

航空宇宙システム	15
車両	19
エネルギーソリューション&マリン (略称：ES&M)	23
精密機械・ロボット	27
パワースポーツ&エンジン (略称：PS&E)	31

4

株主還元、その他

株主還元	35
プロジェクトトピックス	36
ESGトピックス	39
参考資料	41

ご注意

本資料のうち、業務見通し等に記載されている将来の数値は、現時点で把握可能な情報に基づき当社が判断した見通しであり、リスクや不確実性を含んでおります。従いまして、これらの業績見通しにのみを依拠して投資判断を下すことはお控え下さるようお願い致します。実際の業績は、外部環境および内部環境の変化によるさまざまな重要な要素により、これらの見通しとは大きく異なる結果となり得ることを御承知おき下さい。実際の業績に影響を与える重要な要素には、当社の事業領域をとりまく経済情勢、対米ドルをはじめとする円の為替レート、税制や諸制度などがあります。なお、当社は2022年度第1四半期よりIFRS（国際財務報告基準）を適用しており、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。

1 2022年度決算実績 - サマリー

- ✓ 前期比で大幅な増収増益、受注高・売上収益・当期利益は過去最高を記録
- ✓ 1~3月期は概ね計画通りの着地（業績連動賞与引当金や諸費用の精算等が集中）

(単位：億円)

	'21年度	'22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	16,021	19,500	4,120	4,545	6,099	5,609	20,374	+ 4,353	+ 874	
売上収益	15,008	17,500	3,503	4,094	4,365	5,292	17,256	+ 2,247	▲ 244	
事業利益	303	860	45	262	500	14	823	+ 519	▲ 37	
	[利益率]	[2.0%]	[4.9%]	[1.3%]	[6.4%]	[11.4%]	[0.2%]	[4.8%]	[+ 2.7pt]	[▲ 0.1pt]
税引前損益	276	780	106	253	361	▲ 17	703	+ 426	▲ 77	
	[利益率]	[1.8%]	[4.4%]	[3.0%]	[6.1%]	[8.2%]	[▲ 0.3%]	[4.1%]	[+ 2.2pt]	[▲ 0.3pt]
親会社株主に帰属する 当期(四半期)利益	126	540	54	183	287	5	530	+ 403	▲ 10	
	[利益率]	[0.8%]	[3.0%]	[1.5%]	[4.4%]	[6.5%]	[0.0%]	[3.1%]	[+ 2.2pt]	[▲ 0.0pt]
(税前ROIC ^{*1})	(3.3%)	-	-	-	-	-	(7.7%)	+ 4.4pt	-	
税後ROIC ^{*1}	1.6%	-	-	-	-	-	5.7%	+ 4.1pt	-	
売上加重平均レート(USD/JPY)	111.90	-	124.76	135.72	141.37	131.45	133.96	+ 22.06	-	
損益影響外貨量(億USD) ^{*2}	17.6	20.2	4.1	4.5	5.4	6.5	20.5	+ 2.9	+ 0.3	

※1 算出式の変更に伴い、2021年度の税前ROICを3.0%から3.3%に修正しています。税前ROICおよび税後ROICの算出式は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年度決算実績 – セグメント別

- ✔ 航空宇宙システムは旅客需要の回復、PS&Eは堅調なアウトドア需要に加え、① 両セグメントには円安の追い風もあり、それぞれ大幅な増収・増益(改善)
- ✔ その他・調整額では、全社的なITインフラ整備・DX投資等が増加したほか、② PCR検査サービス事業において「5類感染症」への移行の影響を受け減損損失を計上

(単位：億円)

	受注高			売上収益			事業損益		
	'21年度	'22年度	増減	'21年度	'22年度	増減	'21年度	'22年度	増減
航空宇宙システム	3,833	3,455	▲ 377	2,982	3,488	① + 506	▲ 103	148	① + 252
車両	715	3,132	+ 2,417	1,266	1,319	+ 52	22	13	▲ 8
IT・ソフトウェアソリューション&マシン	3,435	4,390	+ 954	2,973	3,145	+ 172	▲ 108	39	+ 147
精密機械・ロボット	2,718	2,620	▲ 98	2,526	2,526	① + 0	139	87	① ▲ 51
パワースポーツ&エンジン ^{※1}	4,479	5,911	+ 1,432	4,479	5,911	① + 1,432	375	715	① + 340
その他	840	864	+ 24	780	863	+ 83	31	▲ 18	② ▲ 49
調整額 ^{※2}	-	-	-	-	-	-	▲ 52	▲ 162	② ▲ 109
合計	16,021	20,374	+ 4,353	15,008	17,256	+ 2,247	303	823	+ 519

※1 2022年度第3四半期連結会計期間より従来「モーターサイクル&エンジン」としていた報告セグメントの名称を「パワースポーツ&エンジン」に変更しています

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

1 2022年度決算実績 – 損益計算書

(単位：億円)

	'21年度	百分率	'22年度	百分率	増減
売上収益	15,008	100.0	17,256	100.0	+ 2,247
売上原価	12,476	83.1	13,917	80.7	+ 1,441
売上総利益	2,532	16.9	3,338	19.3	+ 805
販売費および一般管理費	2,111	14.1	2,523	14.6	+ 411
うち 給料および手当	598		704		+ 105
研究開発費	457		507		+ 49
その他	1,054		1,311		+ 256
持分法による投資損益	▲ 144		33		+ 177
その他の収益および費用(▲は損)	26		▲ 24		▲ 51
うち 固定資産売却益	16		6		▲ 10
その他	9		▲ 31		▲ 41
事業利益	303	2.0	823	4.8	+ 519

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

1 2022年度決算実績 – 損益計算書

(単位：億円)

	'21年度		'22年度		増減
		百分率		百分率	
金融収益および費用(▲は損)	▲ 26		▲ 120		▲ 93
うち 金融収支(受取配当金含む)	▲ 17		▲ 30		▲ 13
為替差損益	5		▲ 46		▲ 52
その他	▲ 15		▲ 42		▲ 26
税引前当期利益	276	1.8	703	4.1	+ 426
法人所得税費用	128		150		+ 22
非支配持分に帰属する当期利益	21		22		+ 0
親会社の所有者に帰属する当期利益	126	0.8	530	3.1	+ 403

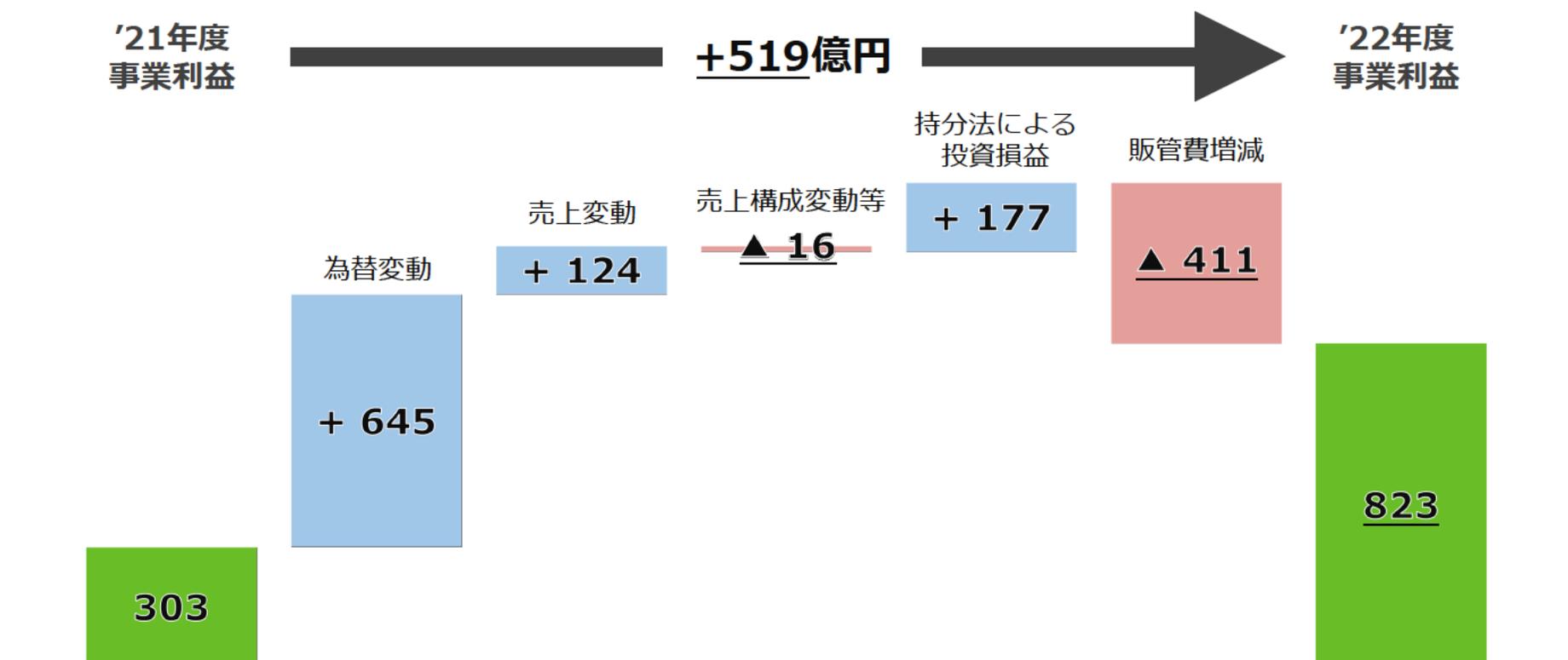
要因説明

- ④ USD/JPYのレート差
 '22年度期末日レート
 133.54円
 '22年度
 売上加重平均レート
 133.96円

主として入出金時差額による為替差損

1 2022年度決算実績 - 事業損益増減要因

- ✓ 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圧縮等で相殺
- ✓ PS&Eでは価格転嫁の進捗により売上構成変動等はプラスを維持（2Qまではマイナス）



※ 本グラフの「為替変動」は粗利益への影響額を示しており、販管費への為替影響は含まれていません。また、為替の変動に伴う物価変動影響額は「売上構成変動等」および「販管費増減」に含まれています

(単位：億円)

	'21年度 事業損益	増減要因					増減計	'22年度 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	▲ 103	153	11	131		▲ 43	252	148
車両	22	18	4	▲ 27	▲ 0	▲ 3	▲ 8	13
ICT・ソリューション&マシン	▲ 108	25	24	▲ 4	172	▲ 70	147	39
精密機械・ロボット	139	97	▲ 14	▲ 83	6	▲ 57	▲ 51	87
パワー・スプローツ&エンジン	375	349	82	31	▲ 1	▲ 121	340	715
その他	31	3	17	▲ 52	▲ 0	▲ 17	▲ 49	▲ 18
調整額	▲ 52			▲ 11	▲ 0	▲ 98	▲ 109	▲ 162
合計	303	645	124	▲ 16	177	▲ 411	519	823

※ 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。

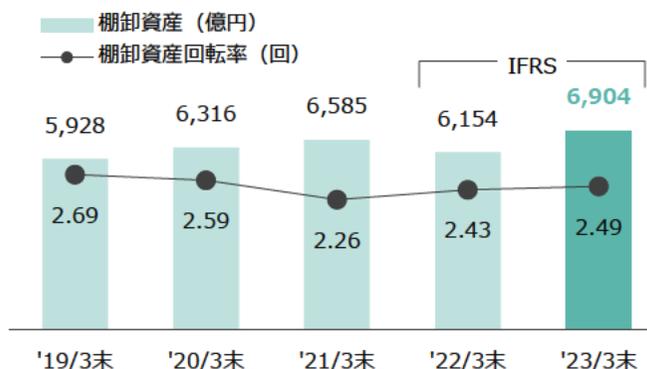
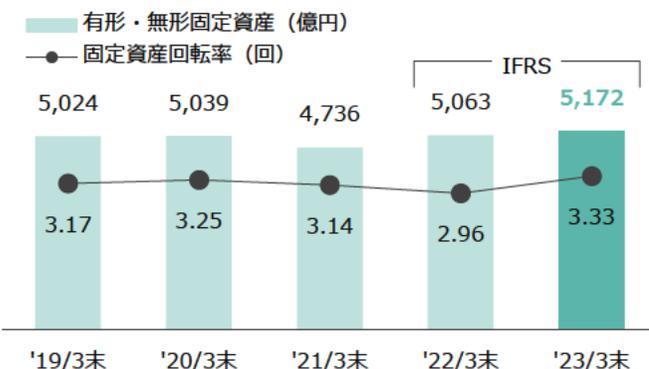
1 2022年度決算実績 – 財政状態計算書

(単位：億円)

	'21年度末	百分率	'22年度末	百分率	増減
現金および現金同等物	1,085		1,384		+ 299
売掛債権 (契約資産を含む)	4,829		5,926		+ 1,097
棚卸資産	6,154		6,904		+ 749
その他	1,132		1,488		+ 355
流動資産 計	13,202	60.7	15,703	63.9	+ 2,501
有形・無形固定資産	5,063		5,172		+ 109
使用権資産	585		684		+ 98
繰延税金資産	1,022		1,102		+ 80
その他	1,873		1,914		+ 40
非流動資産 計	8,544	39.3	8,873	36.1	+ 329
資産合計	21,746	100.0	24,577	100.0	+ 2,830

要因説明

- ① PS&E、航空宇宙システム等で増加
- ② 航空宇宙システムやPS&E、車両等で増加



(単位：億円)

	'21年度末	百分率	'22年度末	百分率	増減
買掛債務	3,442		3,951		③ + 509
有利子負債	5,539		5,898		+ 359
契約負債（前受金）	2,561		2,562		+ 0
受注工事損失引当金	96		46		▲ 49
退職給付に係る負債	1,070		915		▲ 154
その他	3,787		5,233		④ + 1,445
負債計	16,497	75.9	18,608	75.7	+ 2,111
親会社の所有者に帰属する持分	5,054		5,762		+ 707
非支配持分	194		206		+ 12
資本計	5,248	24.1	5,968	24.3	+ 719
負債および資本合計	21,746	100.0	24,577	100.0	+ 2,830

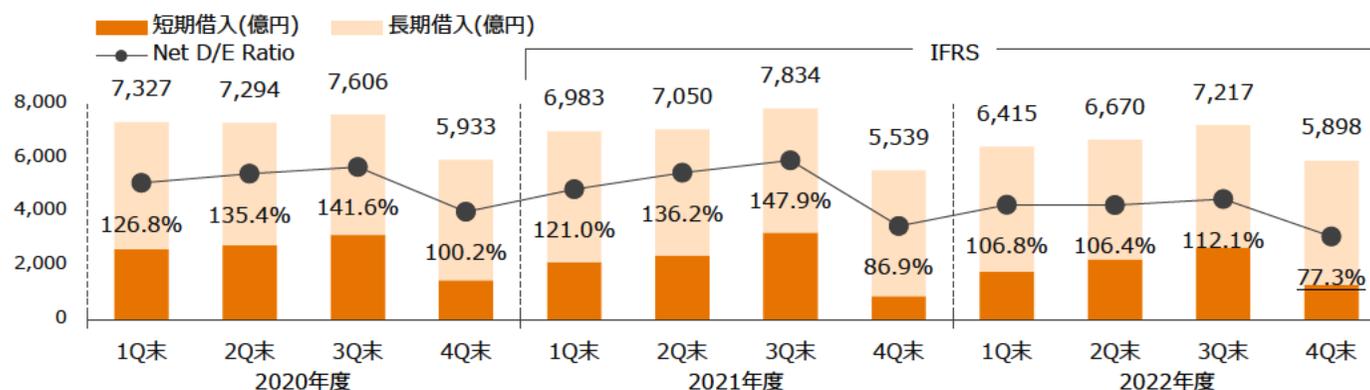
要因説明

- ③ 航空宇宙システム等で増加
- ④ 航空宇宙システム等で債権流動化に伴う債務が増加

補足情報

Cash Conversion Cycle
の推移（単位：日）

	CCC
'18年度末	111
'19年度末	133
'20年度末	153
'21年度末	133
'22年度末	150



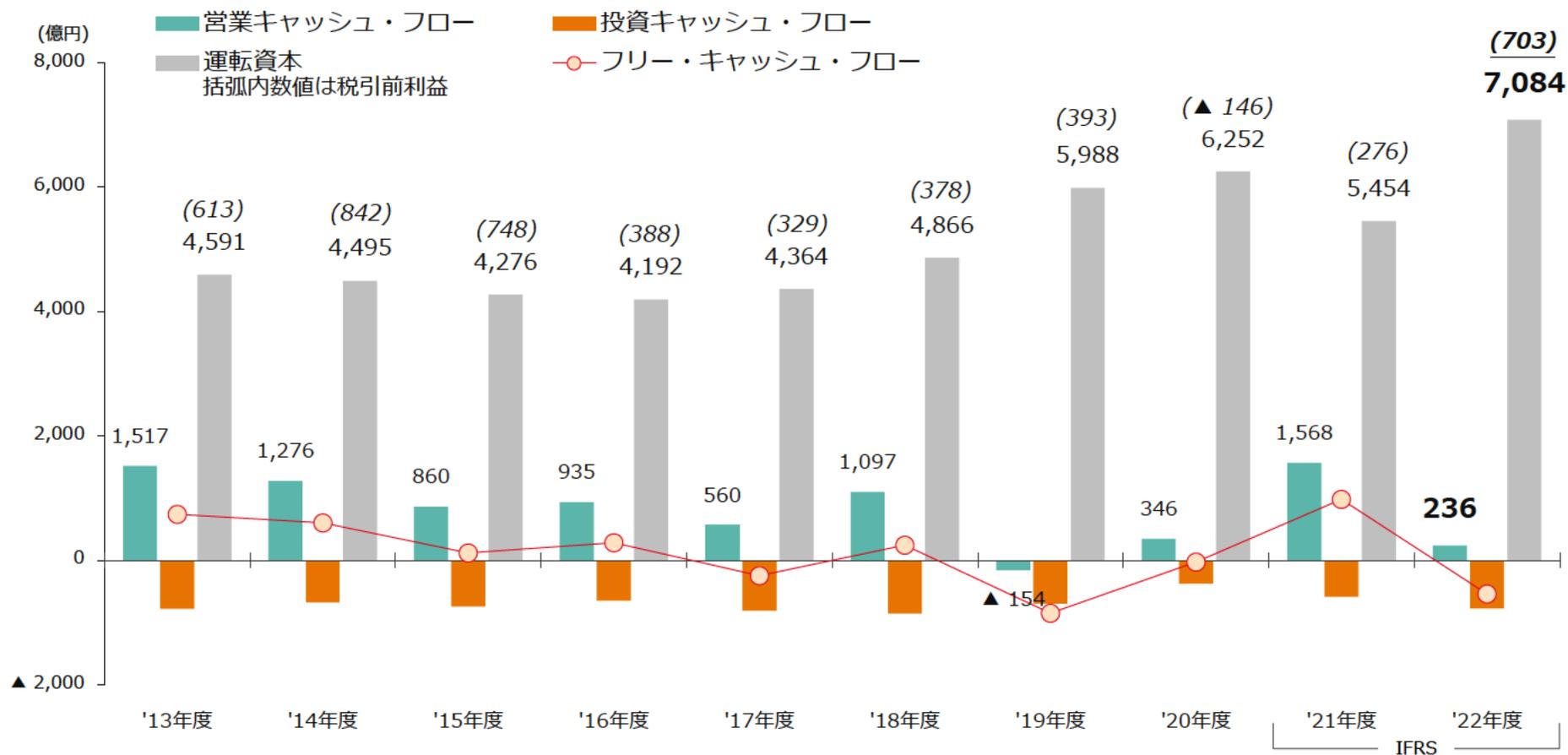
	(単位：億円)		
	'21年度	'22年度	増減
税引前利益	276	703	+ 426
減価償却費	775	773	▲ 1
運転資本構成項目の増減額	304	▲ 1,572	▲ 1,876
うち 売上債権 ^{※1} の増減額(▲は増加)	232	▲ 1,071	▲ 1,303
棚卸資産の増減額(▲は増加)	▲ 379	▲ 642	▲ 262
仕入債務の増減額(▲は減少)	▲ 151	463	+ 615
前渡金の増減額(▲は増加)	▲ 317	▲ 285	+ 31
契約負債 ^{※2} の増減額(▲は減少)	920	▲ 37	▲ 958
その他	212	331	+ 118
営業活動によるキャッシュ・フロー	1,568	236	▲ 1,332
有形・無形固定資産の取得による支出	▲ 676	▲ 699	▲ 23
有形・無形固定資産の売却による収入	49	22	▲ 27
その他	42	▲ 97	▲ 139
投資活動によるキャッシュ・フロー	▲ 583	▲ 774	▲ 190
フリー・キャッシュ・フロー	984	▲ 538	▲ 1,523
借入金および社債の純増減額(▲は減少)	▲ 957	221	+ 1,179
配当金の支払額(非支配株主への支払を除く)	▲ 33	▲ 83	▲ 49
債権流動化による収入および返済による支出	65	928	+ 862
その他	▲ 163	▲ 212	▲ 49
財務活動によるキャッシュ・フロー	▲ 1,089	853	+ 1,942

※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：
航空宇宙事業での前受金増加に加え、運転資本構成項目ではプラント事業や車両で売上債権の回収が進捗
- '22年度：
税引前利益は高水準だったものの、業績回復期にある航空宇宙システムや好調なPS&Eで売上債権および棚卸資産が増加する等、運転資本構成項目で大きく資金流出
- ② 持分法適用会社への増資(約50億円)
- ③ '21年度：
業績回復等を背景に、コロナ禍で増加した借入の返済が進捗
- '22年度：
FCF赤字に伴い運転資金不足を補填

✓ 足元の営業CFは、受注系事業の急激な回復や好調なPS&Eの拡販に伴う運転資本の一時的な増加により悪化したものの、23年度は正常化を見込む



2 2023年度業績予想 - サマリー

- ✓ 前期比減益を計画も、為替影響を除けば実質増益であり、着実に収益力が改善
- ✓ 受注系事業が想定どおりに改善しており、バランスのとれた収益構造へ

(単位：億円)

	'22年度 実績	'23年度 予想	増減
受注高	20,374	19,000	▲ 1,374
売上収益	17,256	19,000	+ 1,744
事業利益	823	780	▲ 43
[利益率]	[4.8%]	[4.1%]	[▲ 0.6pt]
税引前当期利益	703	700	▲ 3
[利益率]	[4.1%]	[3.6%]	[▲ 0.3pt]
親会社の所有者に帰属する 当期利益	530	470	▲ 60
[利益率]	[3.1%]	[2.4%]	[▲ 0.5pt]
税後ROIC	5.7%	4.9%	▲ 0.8pt
売上加重平均レート(USD/JPY)	133.96	130.00	▲ 3.96
損益影響外貨量(億USD)*	20.5	25.2	+ 4.7

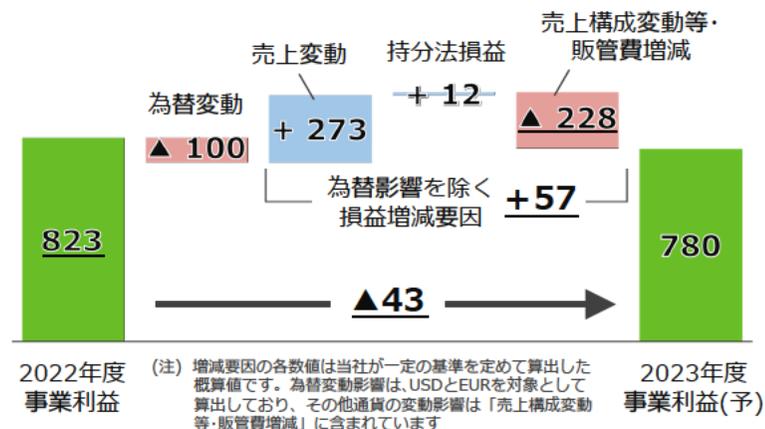
※1 川崎重工業、川崎車両、カワサキモータースのドル建売上からドル建仕入を控除して算出（損失引当済み案件のドル建売上を含む）した外貨量であり、ドル1円の変動による事業利益への概算影響額。当該数値のセグメント別内訳はP.43を参照

2023年度見通しについて (補足)

- 事業利益は'22年12月のグループビジョン2030進捗報告会で公表した通りの水準※2
- 特に航空宇宙システム、車両、ES&Mといった受注系事業の採算が想定通りに改善し、より外部環境変化に対する体質の強靱化が進む

※2 '23年度の事業利益見通しを760億円+aと公表
(760億円は当時の22年度事業利益予想)

➡ '22年度実績は、PS&Eの好調が期待を超えた結果、全社の事業利益は823億円となり、当時の想定を大幅に超過



2 2023年度業績予想 – セグメント別

- ☑ 航空宇宙システムは旅客需要の一段の回復を織り込み、増収・増益 ①
- ☑ PS&Eは販売好調が継続するも、販促費の増加を織り込み、減収・減益 ②

(単位：億円)

	受注高			売上収益			事業損益		
	'22年度	'23年度	増減	'22年度	'23年度	増減	'22年度	'23年度	増減
航空宇宙システム	3,455	5,400	+ 1,945	3,488	4,400	+ 912	148	240	+ 92
車両	3,132	800	▲ 2,332	1,319	1,900	+ 581	13	40	+ 27
IT・デジタルソリューション&マシン	4,390	3,300	▲ 1,090	3,145	3,400	+ 255	39	90	+ 51
精密機械・ロボット	2,620	2,700	+ 80	2,526	2,600	+ 74	87	100	+ 13
パワー・スチール&エンジン	5,911	5,800	▲ 111	5,911	5,800	▲ 111	715	470	▲ 245
その他	864	1,000	+ 136	863	900	+ 37	▲ 18	20	+ 38
調整額※	-	-	-	-	-	-	▲ 162	▲ 180	▲ 18
合計	20,374	19,000	▲ 1,374	17,256	19,000	+ 1,744	823	780	▲ 43

※「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年度実績（前期比）

受注高 ▲377 億円
 民間機向け航空エンジンが増加したものの、前期に防衛省向けの大口受注があった反動により減少

売上収益 +506 億円
 民間機向け航空エンジンやボーイング向けが増加したことなどにより増収

事業利益 +252 億円
 民間機向け航空エンジンの採算性改善や増収などにより改善

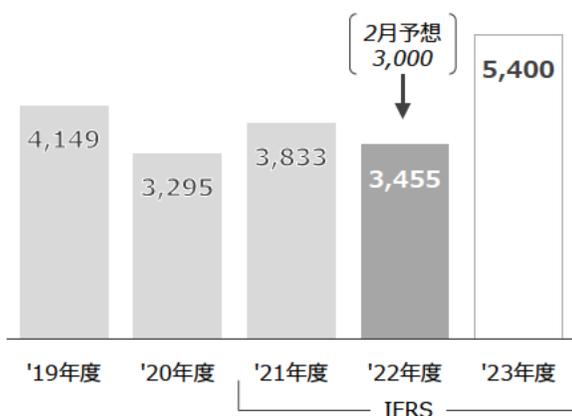
2023年度予想（前期比）

受注高 +1,945 億円
 防衛省向けやボーイング向け、民間機向け航空エンジンの増加により増加

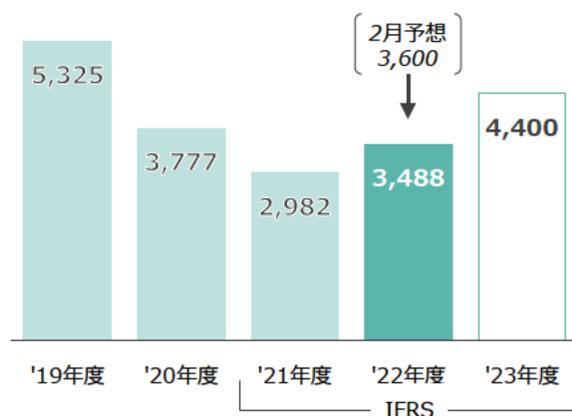
売上収益 +912 億円
 同上

事業利益 +92 億円
 増収等により増益

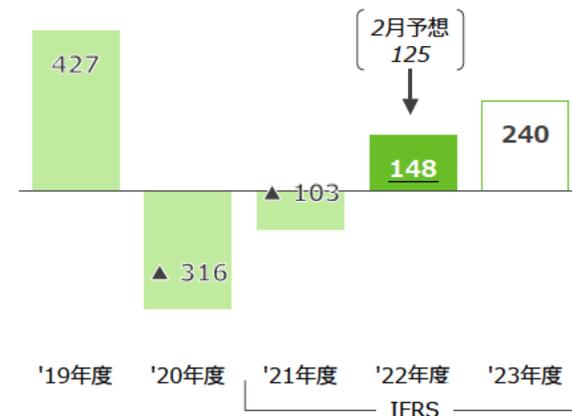
受注高 (億円)



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)

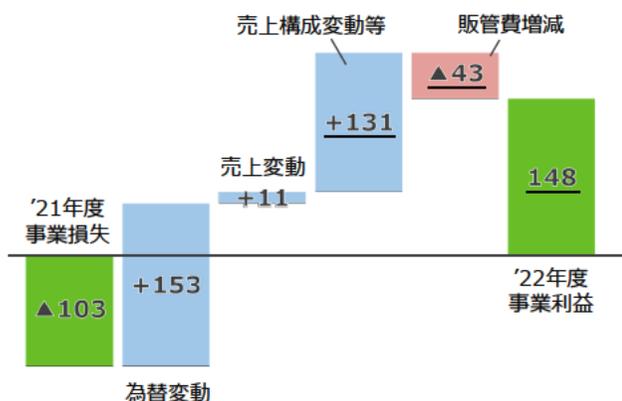


3 セグメント別詳細情報 – 航空宇宙システム

(単位：億円)

	'21年度	'22年度				'23年度	
	実績	2月予想	実績	前期比	2月予想比	予想	前期比
受注高	3,833	3,000	3,455	▲ 377	+ 455	5,400	+ 1,945
うち 航空宇宙	3,295	2,250	2,539	▲ 755	+ 289	4,100	+ 1,561
航空エンジン	538	750	915	+ 377	+ 165	1,300	+ 385
売上収益	2,982	3,600	3,488	+ 506	▲ 112	4,400	+ 912
うち 航空宇宙	2,320	2,550	2,493	+ 173	▲ 57	3,200	+ 707
航空エンジン	661	1,050	995	+ 333	▲ 55	1,200	+ 205
事業損益	▲ 103	125	148	+ 252	+ 23	240	+ 92
	[利益率] [▲ 3.4%]	[3.4%]	[4.2%]	[+ 7.7pt]	[+ 0.7pt]	[5.4%]	[+ 1.1pt]

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	増減
767	34	31	▲ 3
777	21	28	+ 7
777X	4	0	▲ 4
787	35	20	▲ 15

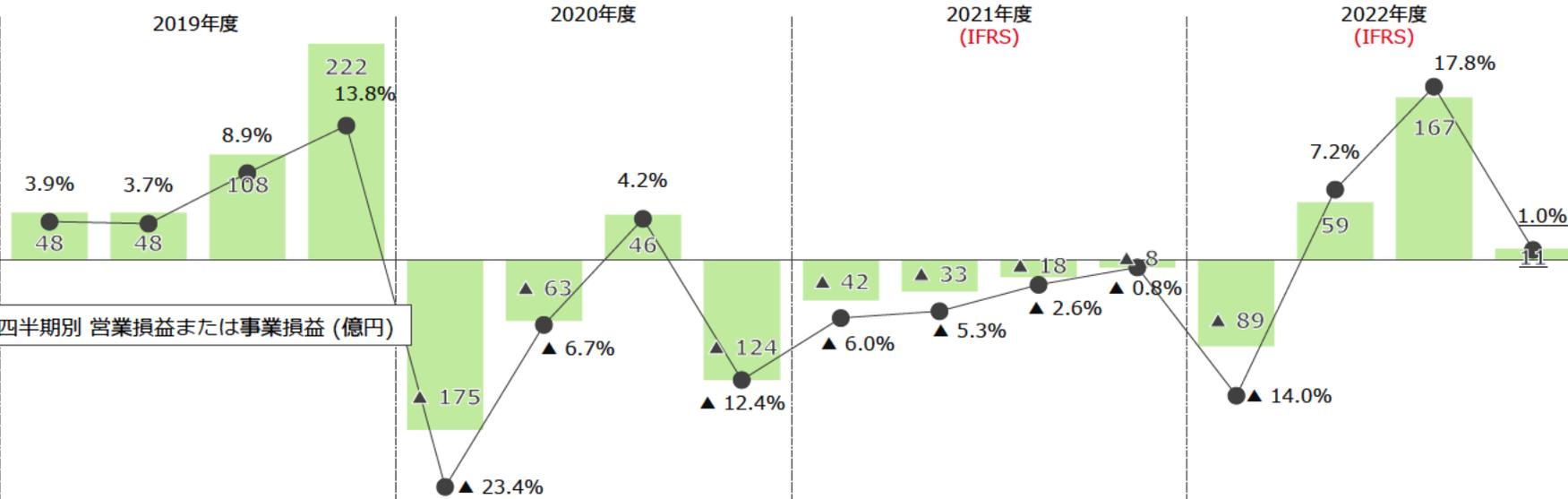
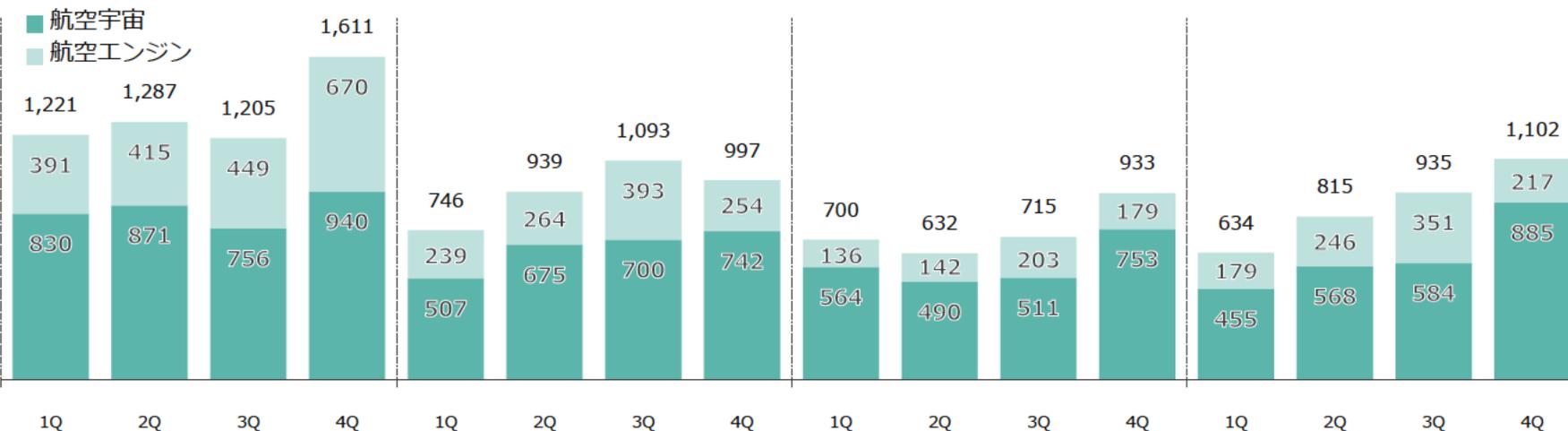
主要航空エンジン分担製造品の売上台数 (単位：台)

	'21年度	'22年度	増減
V2500	16	20	+ 4
PW1100G	437	564	+ 127

(注) Rolls-Royce向けエンジンは非公表

3 セグメント別詳細情報 - 航空宇宙システム

四半期別 売上高または売上収益 (億円)



四半期別 営業損益または事業損益 (億円)

3 セグメント別詳細情報 - 航空宇宙システム

事業環境・受注動向

- 民間向け
 - コロナの影響を強く受け低迷していた航空旅客需要は、欧米をはじめとする経済活動再開を優先する国々の増加に加え、中国におけるゼロコロナ規制解除に伴い、回復基調が鮮明に
 - ボーイングから運航会社へ787型機の引き渡し再開されており、今後の生産レート引き上げに期待
- 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、今後の需要増や採算性の改善が期待できる

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
- 需要回復に伴うサプライチェーンおよび増産体制の再整備
- 防衛航空機・ヘリコプタの既受注開発案件・量産契約の着実な推進

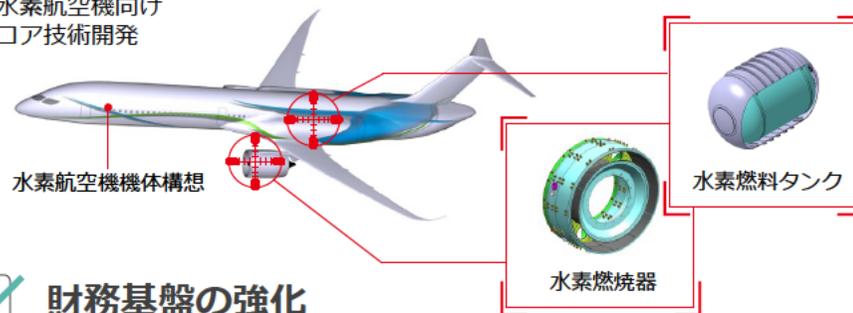


民間航空機需要回復に伴うボーイング向航空機分担製造品(787)引き渡し増加

✓ 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年度実績（前期比）

受注高  ニューヨーク市交通局向け新型地下鉄電車(オプション契約)などの大口案件を受注したことにより増加
+2,417 億円

売上収益  米国向け車両や国内向け車両が増加したことなどにより増収
+52 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
▲8 億円

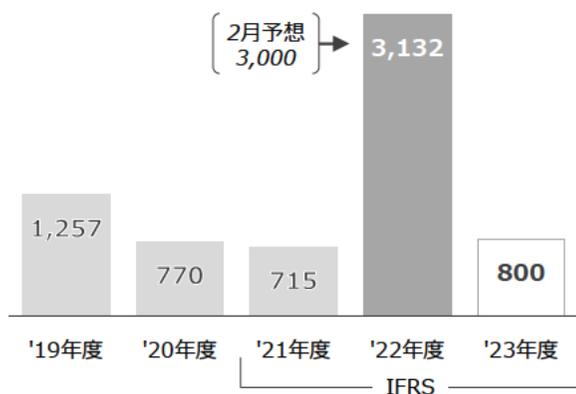
2023年度予想（前期比）

受注高  国内向け車両の増加はあるものの、前期に米国向け車両の大口案件を受注した反動により減少
▲2,332 億円

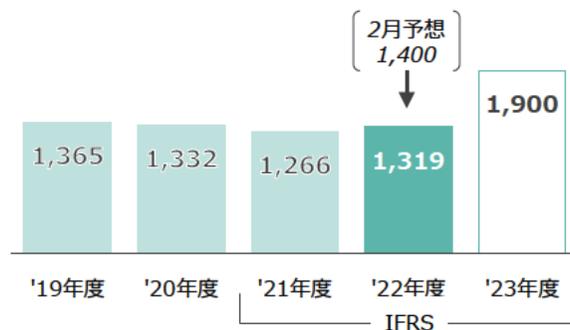
売上収益  アジア向け車両の減少はあるものの、米国向け車両の増加等により増収
+581 億円

事業利益  増収により増益
+27 億円

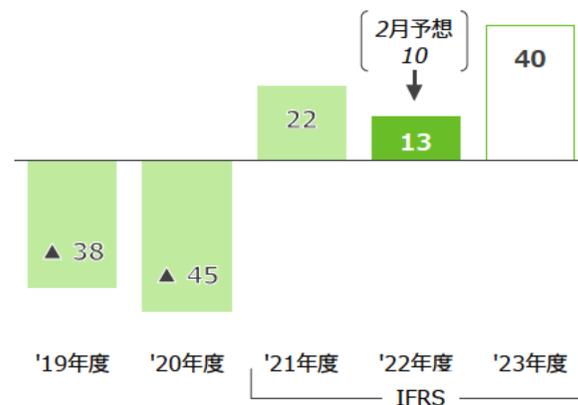
受注高 (億円)



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)

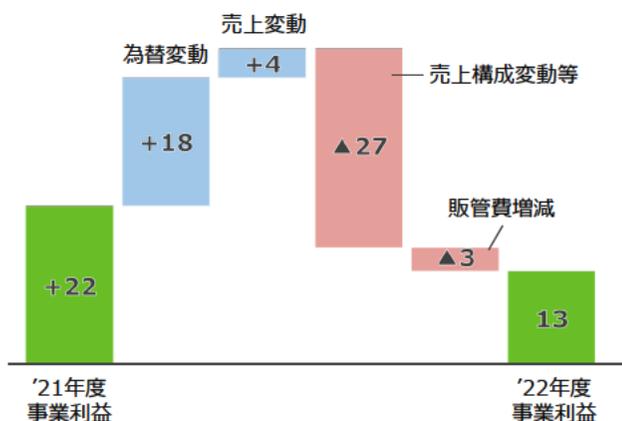


3 セグメント別詳細情報 - 車両

(単位：億円)

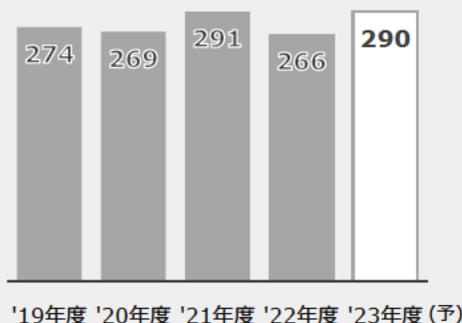
	'21年度 実績	'22年度				'23年度	
		2月予想	実績	前期比	2月予想比	予想	前期比
受注高	715	3,000	3,132	+ 2,417	+ 132	800	▲ 2,332
うち 国内・アジア	651	470	581	▲ 69	+ 111	760	+ 179
北米	64	2,530	2,551	+ 2,487	+ 21	40	▲ 2,511
売上収益	1,266	1,400	1,319	+ 52	▲ 81	1,900	+ 581
うち 国内・アジア	922	995	948	+ 25	▲ 47	800	▲ 148
北米	344	405	371	+ 27	▲ 34	1,100	+ 729
事業利益	22	10	13	▲ 8	+ 3	40	+ 27
	[利益率]	[1.7%]	[1.0%]	[▲ 0.7pt]	[+ 0.2pt]	[2.1%]	[+ 1.0pt]

事業利益増減要因 (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 ('23年3月末)

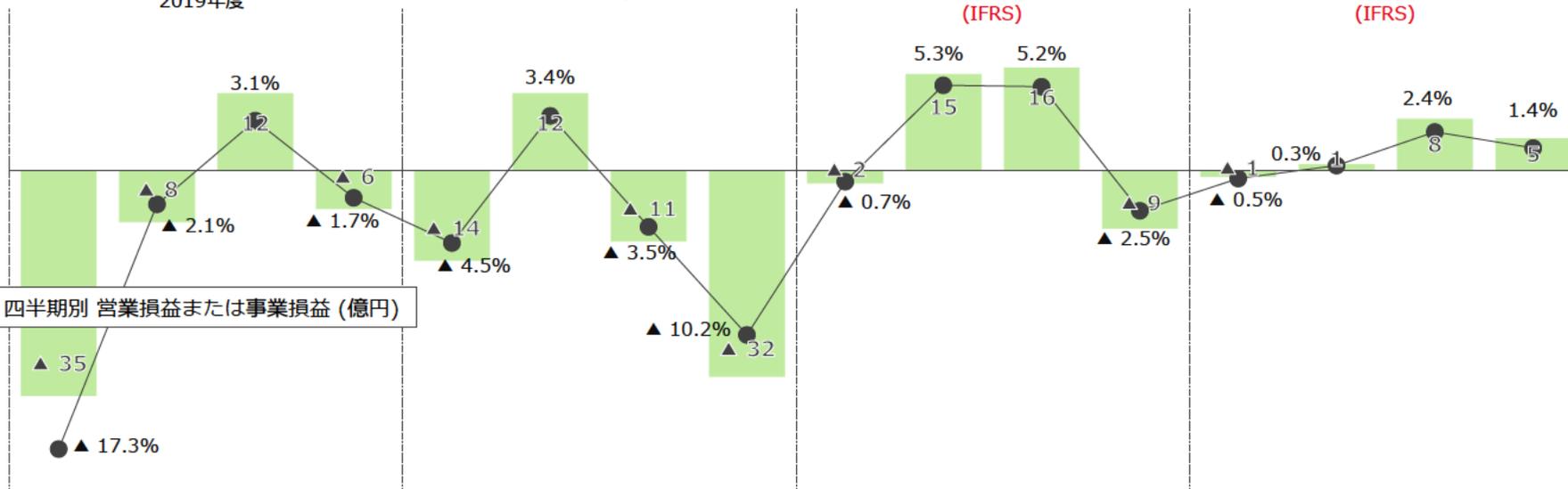
- 全202両のうち、154両が引渡し済み
- 北米生産拠点のKMMでは最終号機の生産に着手しており、最終号機の引き渡しは2023年度2Qを予定

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)



3 セグメント別詳細情報 - 車両

事業環境・受注動向

- 新型コロナウイルスの影響
 - 感染収束にともない国内外で鉄道車両への投資が再開しつつある
- 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、落ち着きつつある
- 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

案件	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編成は現地にて機能試験中▶ 全24編成（144両）の全てを出荷完了▶ このうち6編成までは顧客に引渡し済	最終車両出荷 2022年度4Q完了 最終車両引渡し 2023年度3Q 基地設備引渡し 2023年度3Q
米国 R211	<ul style="list-style-type: none">▶ R211Aパイロット車は営業線で検証試験中▶ R211A量産車（20両）は引渡し済▶ Option 1 契約（640両）は2024年度生産開始予定	パイロット検証試験完了 2023年度1Q 最終車両引渡し(Base) 2024年度4Q 量産車引渡し(Option1) 2025年度から
米国 M-9	<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

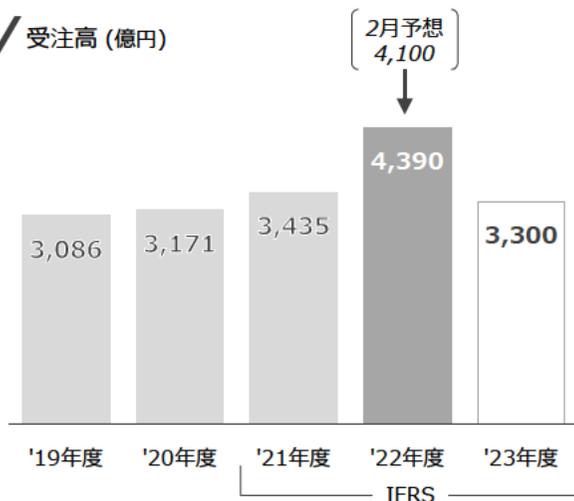
2022年度実績（前期比）

- 受注高**  防衛省向け潜水艦の受注やLPG/アンモニア運搬船、発電設備の受注増加などにより増加
 +954 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
 +172 億円
- 事業利益**  一部案件の採算性低下はあったものの、増収や持分法損益の改善などにより改善
 +147 億円

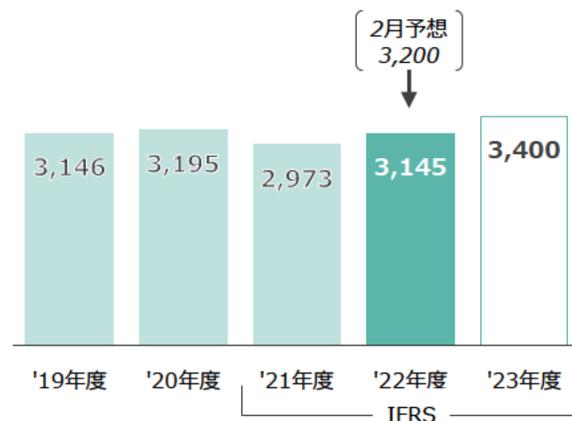
2023年度予想（前期比）

- 受注高**  船舶海洋事業において前期に防衛省向け潜水艦や複数のLPG/アンモニア運搬船を受注した反動等により減少
 ▲1,090 億円
- 売上収益**  エネルギー事業における発電関連機器の増加等により増収
 +255 億円
- 事業利益**  増収や採算性の改善により増益
 +51 億円

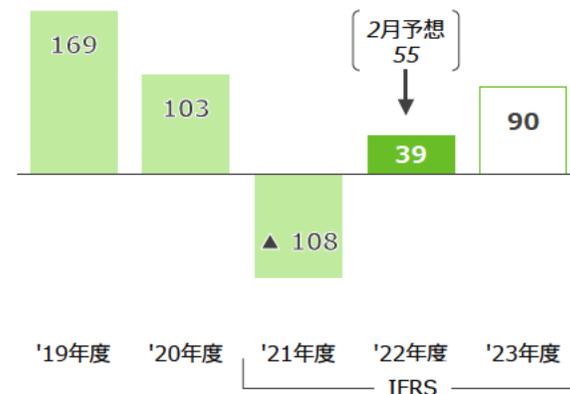
受注高 (億円)



売上高または売上収益 (億円)



営業利益または事業損益 (億円)



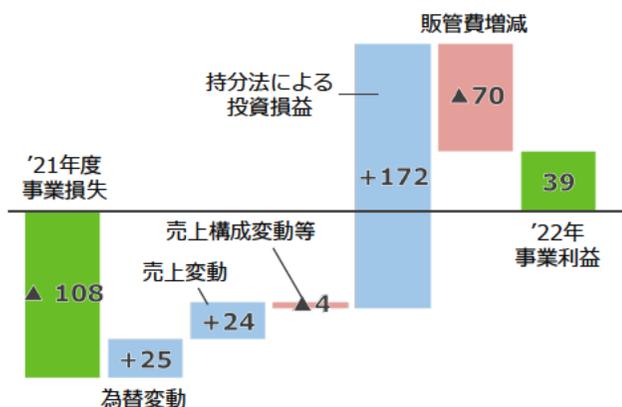
3

セグメント別詳細情報 - エネルギーソリューション&マリン

(単位：億円)

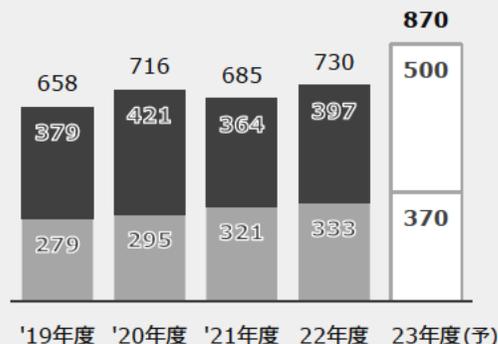
	'21年度 実績	'22年度				'23年度	
		2月予想	実績	前期比	2月予想比	予想	前期比
受注高	3,435	4,100	4,390	+ 954	+ 290	3,300	▲ 1,090
うち エネルギー・プラント・船用推進	2,727	2,800	2,926	+ 199	+ 126	2,900	▲ 26
船舶海洋	708	1,300	1,463	+ 755	+ 163	400	▲ 1,063
売上収益	2,973	3,200	3,145	+ 172	▲ 55	3,400	+ 255
うち エネルギー・プラント・船用推進	2,323	2,400	2,344	+ 21	▲ 56	2,550	+ 206
船舶海洋	649	800	800	+ 151	-	850	+ 50
事業損益	▲ 108	55	39	+ 147	▲ 16	90	+ 51
[利益率]	[▲ 3.6%]	[1.7%]	[1.2%]	[+ 4.9pt]	[▲ 0.5pt]	[2.6%]	[+ 1.4pt]
うち 持分法投資利益	▲ 112	40	60	+ 172	+ 20	55	▲ 5

事業損益増減要因 (億円)

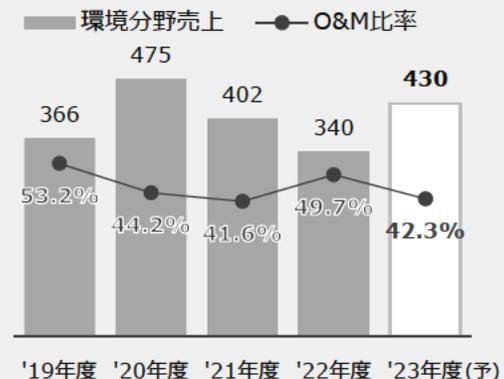


補足情報

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)



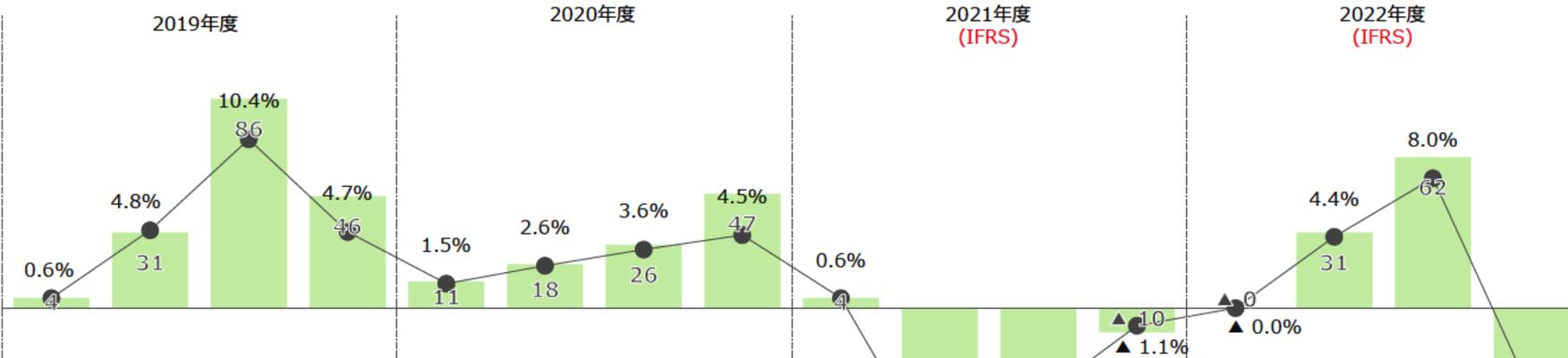
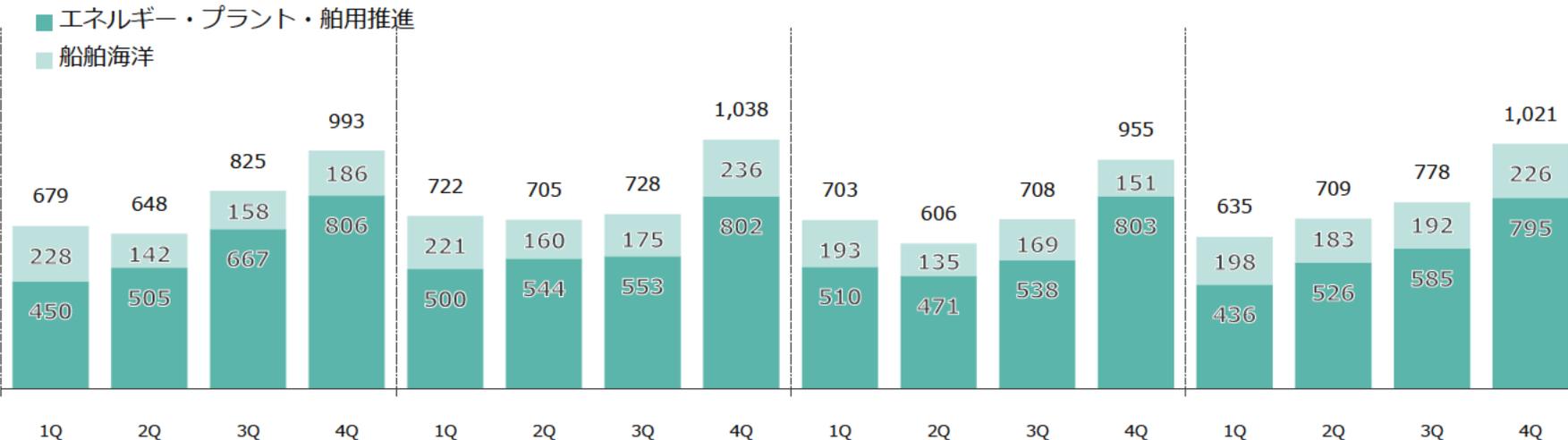
プラント事業における環境分野の売上 (億円)



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)

3 セグメント別詳細情報 - エネルギーソリューション&マリン

事業環境・受注動向

● エネルギー・プラント・船用推進

国内	海外
分散型電源需要が根強く、ごみ焼却設備の老朽化更新需要が継続	<ul style="list-style-type: none"> - 新興国では分散型電源等のエネルギーインフラ整備需要が根強い - 先進国では水素関連の受注・引合いが増加

● 船舶海洋

一般商船	艦艇・特殊船
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堅調な需要	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 	当社が強みとする水素製品をはじめ、脱炭素ソリューションに関する問い合わせや協力要請が増加

重点施策と具体的な取り組み

✓ 低炭素・脱炭素社会の実現に貢献する製品の提供

事例 LPG/アンモニア運搬船を7隻受注 (2022年度)
21年8月以来、**12隻連続**で受注が継続

選ばれる理由

- 1 豊富な建造実績
- 2 将来的なアンモニアの需要増に対応可能
- 3 十分な容積を確保しながらも主要なLPGターミナルに入港できる船型



86,700m³型
LPG/アンモニア運搬船

✓ 脱炭素エネルギーへのトランジション製品の展開

事例 当社製ガスタービン全機種※1で水素混焼DLE※2燃焼器の市場投入完了

- 水素を30%までの割合で天然ガスと混焼し、安定した低NOx運用を実現
- 既設設備への搭載も小規模な改造で可能

※1 出力レンジ：1MW~30MW ※2 Dry Low Emission



事例 ごみ焼却施設の排ガスから固体吸収法でCO₂を分離回収する共同技術実証に福島県郡山市と合意 (23年2月)

- ごみ焼却施設向けに固体吸収法を用いるのは**国内初**
- 既存ごみ焼却施設に省エネルギー型CO₂分離・回収システムKawasaki CO₂ Capture (KCC) を設置
- 従来法に比べ低温の蒸気を用いることで、**消費エネルギーとコストの半減**を目指す

3 セグメント別詳細情報 – 精密機械・ロボット

2022年度実績（前期比）

受注高 ▲98 億円
 各種ロボットの増加はあったものの、中国建設機械市場向け油圧機器が減少したことにより減少

売上収益 +0 億円
 中国建設機械市場向け油圧機器の減少はあったものの、各種ロボットの増加などにより前期並み

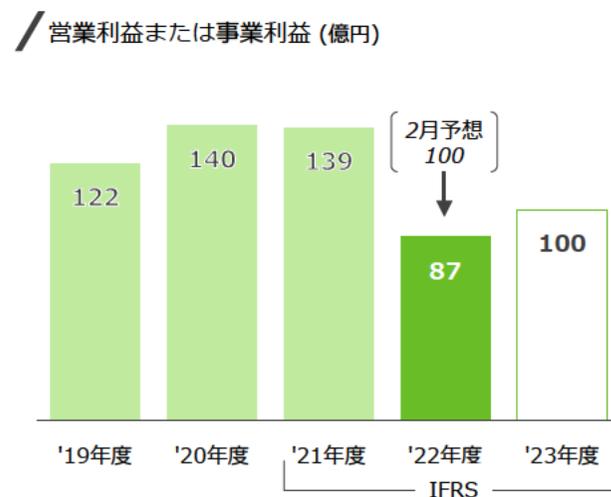
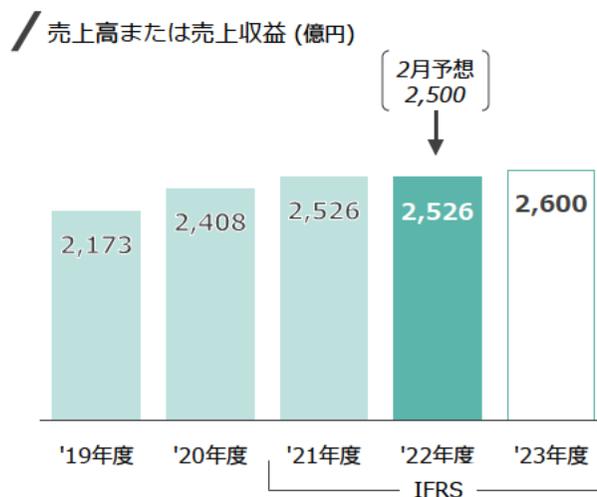
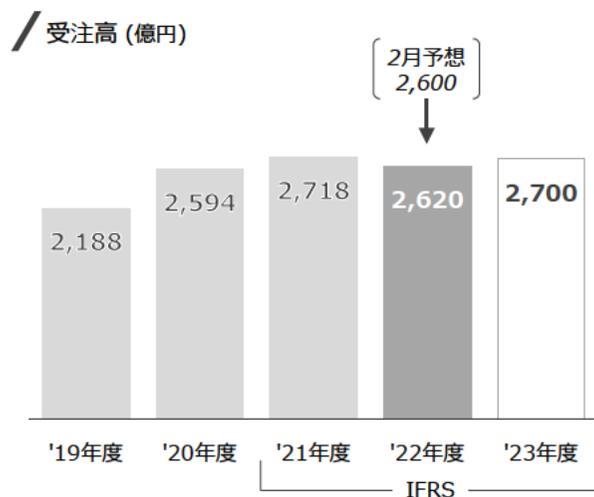
事業利益 ▲51 億円
 電子部品や素材価格の高騰、中国ロックダウンによる操業の一時低下、中国建設機械市場向け油圧機器の減少などにより減益

2023年度予想（前期比）

受注高 +80 億円
 先進国建設機械市場向け油圧機器の増加等により増加

売上収益 +74 億円
 同上

事業利益 +13 億円
 持分法損益の改善や増収等により増益



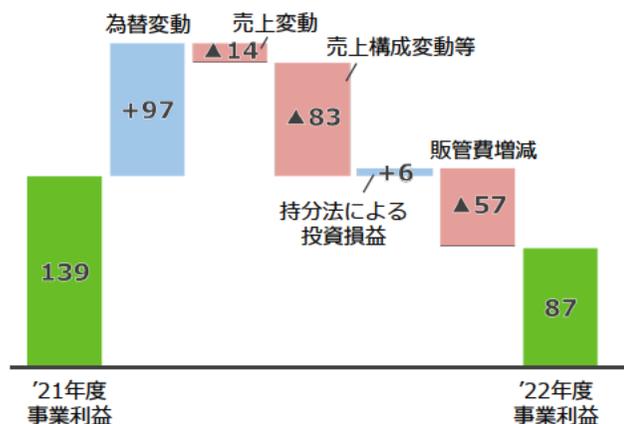
3 セグメント別詳細情報 – 精密機械・ロボット

(単位：億円)

	'21年度	'22年度				'23年度	
	実績	2月予想	実績	前期比	2月予想比	予想	前期比
受注高	2,718	2,600	2,620	▲ 98	+ 20	2,700	+ 80
うち 油圧機器	1,716	1,550	1,546	▲ 170	▲ 4	1,600	+ 54
ロボット	1,001	1,050	1,074	+ 72	+ 24	1,100	+ 26
売上収益	2,526	2,500	2,526	+ 0	+ 26	2,600	+ 74
うち 油圧機器	1,631	1,500	1,530	▲ 100	+ 30	1,600	+ 70
ロボット	895	1,000	996	+ 101	▲ 4	1,000	+ 4
事業利益	139	100	87	▲ 51	▲ 13	100	+ 13
[利益率]	[5.5%]	[4.0%]	[3.4%]	[▲ 2.0pt]	[▲ 0.6pt]	[3.8%]	[+ 0.3pt]
うち 持分法投資損益	※ ▲ 34	▲ 25	▲ 27	+ 6	▲ 2	▲ 20	+ 7

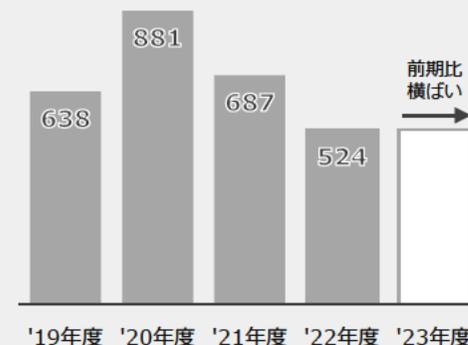
※ '21年度の持分法投資損益を▲25億円から▲34億円に修正しています

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)

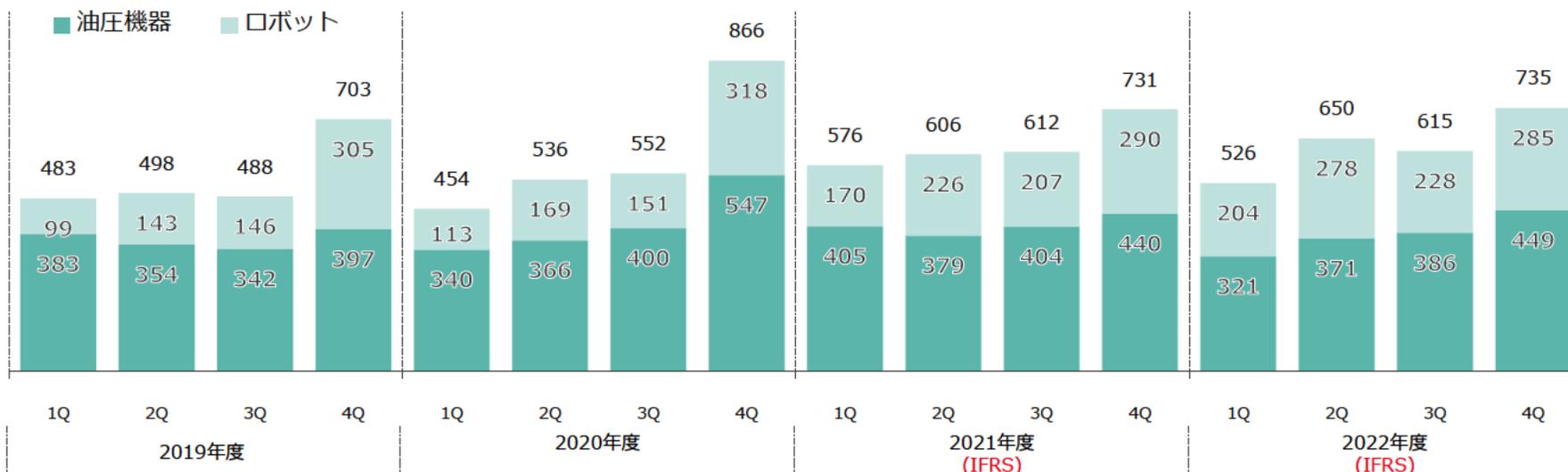
	'21年度	'22年度	'23年度(予)
車体組立・塗装	357	345 (▲ 12)	380 (+ 35)
半導体	363	437 (+ 74)	390 (▲ 47)
一般産機・その他	290	324 (+ 34)	380 (+ 56)
合計	1,011	1,106 (+ 95)	1,150 (+ 44)

※ 本表数値はセグメント間売上を含む

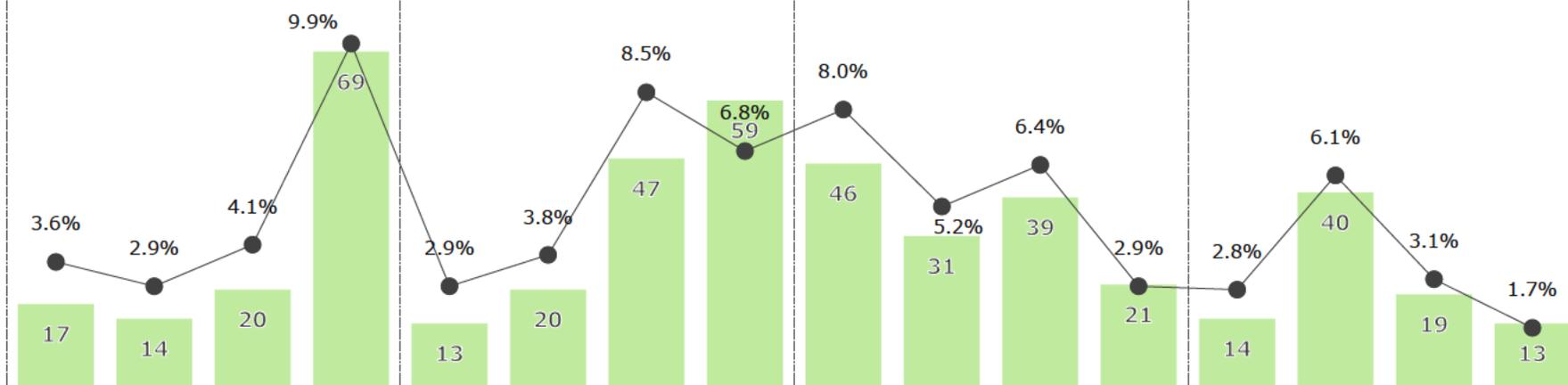
3

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)



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
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低迷
 - 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
世界的に自動化投資の強い需要が継続
 - 半導体製造装置向けロボット
メモリを中心とする半導体市場の落ち込みや、米中経済摩擦の影響により足元の需要は減速
 - 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の高騰が続く

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

- 小型で高性能な電動油圧システム “**K-Axle**” を開発中
建設機械への大容量バッテリー搭載を見据え、油圧システムを50%小型化（体積比）



CONEXPO*（23年3月）に出展したコンセプトモデル
*北米最大級の展示会

✓ 脱炭素社会の実現に向けた水素関連製品の開発推進

- 水素ステーション用 省エネ型油圧式水素圧縮機の受注開始
 - 水素ガス圧縮制御技術
 - 回転数制御ポンプユニット「ECO SERVO」



水素ステーション（イメージ）

融合
大幅な省エネ化

✓ オープンイノベーションの推進

- オープンイノベーション促進のため、Future Lab HANEDA*内に「**YouComeLab (ユークムラボ)**」を開設

*当社が運営するロボットの実証実験施設



サービスロボットプラットフォーム「Nyokkey」などを使って、スタートアップや研究機関で開発されたプログラムの実証が可能

▶ ロボットの**社会実装を加速**

3 セグメント別詳細情報 - パワースポーツ&エンジン

2022年度実績（前期比）

売上収益  北米向けや東南アジア向け二輪車及び北米向け四輪車、汎用エンジンの増加に加え、為替が円安で推移した影響や価格転嫁の進捗により増収
+1,432 億円

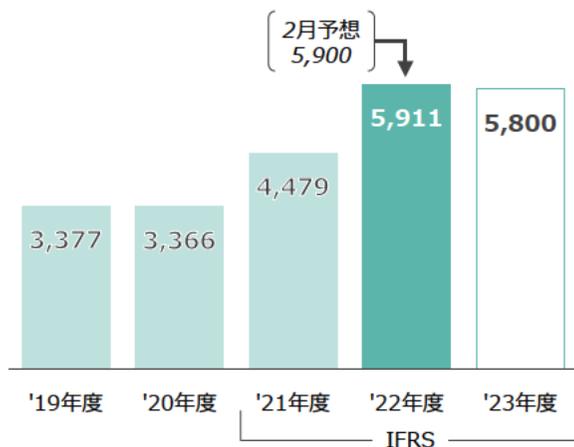
事業利益  原材料価格や物流費の高騰はあったものの、増収などにより増益
+340 億円

2023年度予想（前期比）

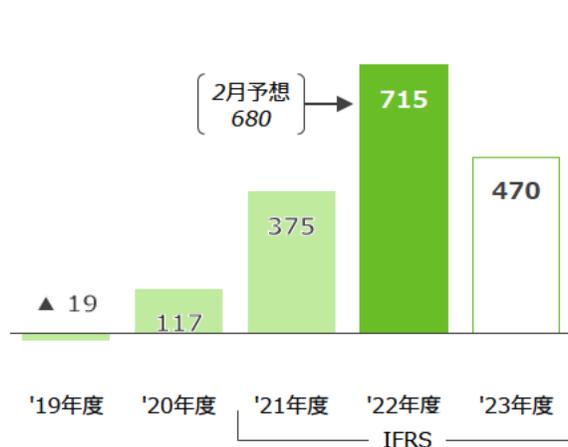
売上収益  新興国向け二輪車の増加はあるものの、為替前提レートが前期比で円高であることや、先進国向け二輪車の減少等により減収
▲111 億円

事業利益  減収や販売促進費の増加等により減益
▲245 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)



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)

	'21年度	'22年度				'23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	4,479	5,900	5,911	+ 1,432	+ 11	5,800	▲ 111
うち 先進国二輪車	1,699	2,150	2,112	+ 413	▲ 38	1,850	▲ 262
新興国二輪車	1,008	1,120	1,158	+ 150	+ 38	1,250	+ 92
四輪車・PWC	1,088	1,620	1,604	+ 515	▲ 16	1,650	+ 46
汎用エンジン	682	1,010	1,035	+ 353	+ 25	1,050	+ 15
事業利益	375	680	715	+ 340	+ 35	470	▲ 245
	[利益率]	[8.3%]	[12.1%]	[+ 3.7pt]	[+ 0.5pt]	[8.1%]	[▲ 3.9pt]

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	'22年度	増減
日本	31	27	▲ 4
米国	86	119	+ 33
カナダ	6	10	+ 3
欧州	71	67	▲ 3
豪州	12	11	▲ 1
先進国計	208	237	+ 28

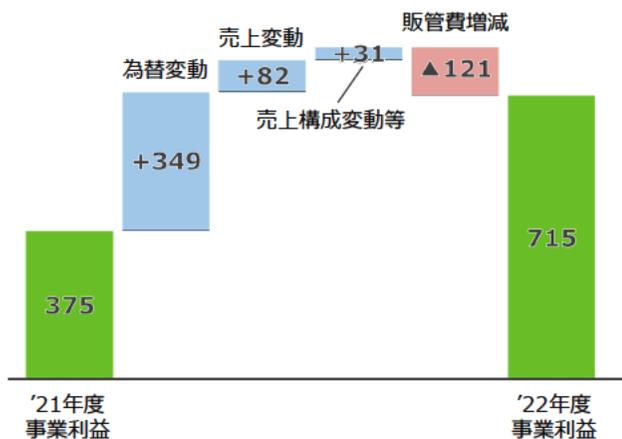
新興国（単位：千台）

	'21年度	'22年度	増減
ブラジル	10	10	▲ 0
タイ	7	3	▲ 4
フィリピン	161	209	+ 48
インドネシア	45	43	▲ 1
中国	37	30	▲ 6
その他	21	20	▲ 0
新興国計	283	318	+ 34

四輪車・PWCの販売台数（卸売）は、'21年度は81千台、'22年度は87千台

'23年度通期の販売台数計画：先進国二輪 220千台、新興国二輪 360千台、四輪・PWC 90千台

事業利益増減要因（億円）

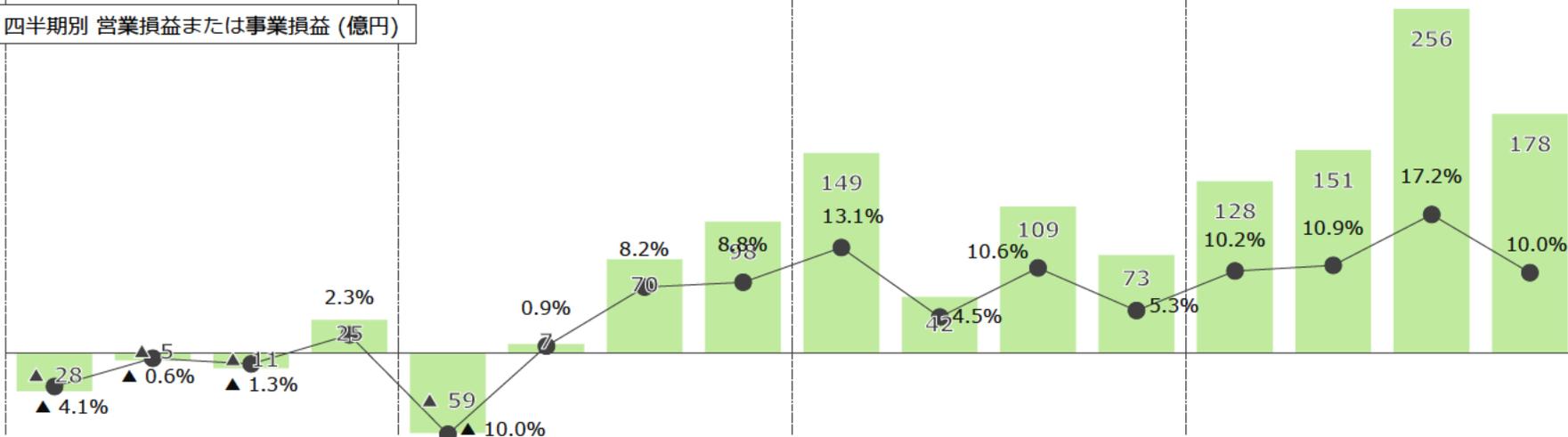


3 セグメント別詳細情報 - パワースポーツ&エンジン

四半期別 売上高または売上収益 (億円)



四半期別 営業損益または事業損益 (億円)



3 セグメント別詳細情報 - パワースポーツ&エンジン

事業環境・受注動向

- 米国
 - 小売市場はやや減速傾向がみられるも、堅調に推移
- 欧州
 - 半導体等の不足を背景とする製品供給不足は解消しつつあり、回復・拡大傾向
- 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
 - 半導体等の不足による製品供給への影響は依然として残るものの、物流混乱は落ち着きを取り戻しつつある

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
 - 米国工場能力増強、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
 - 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
- ✓ **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



EICMA('22年11月開催)に出展したハイブリッドモーターサイクルのプロトタイプ



米国で販売好調なSxS TERYX KRX4 1000

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/ELレシオ等の
財務状況

2 安定的な配当

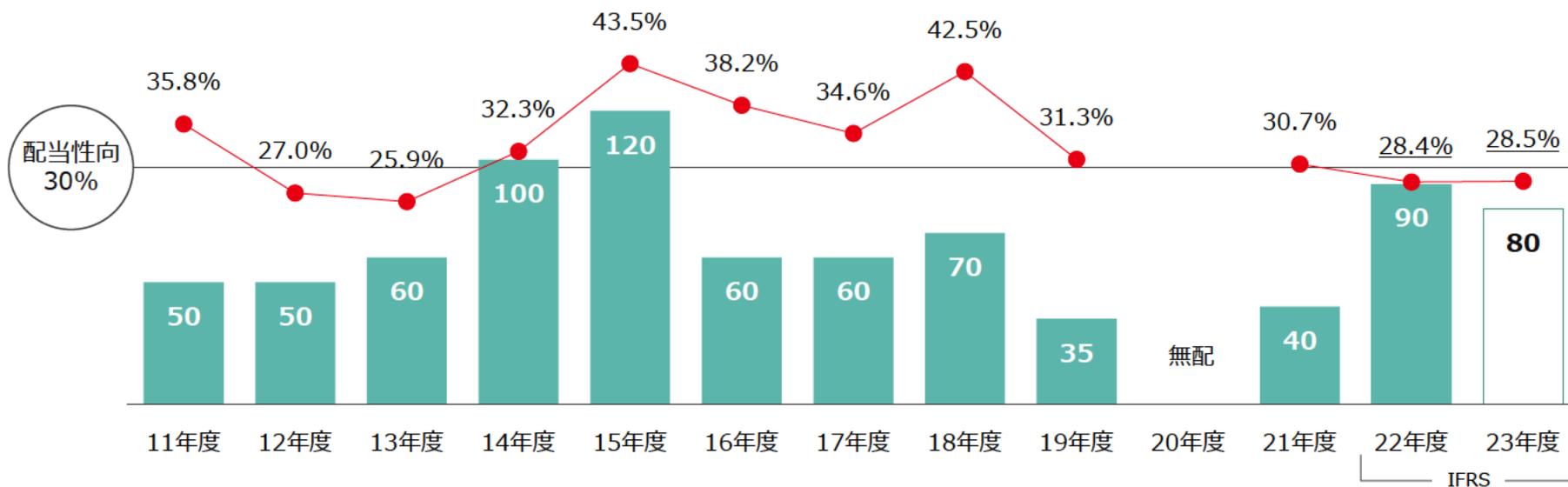
2022年度配当

航空宇宙システムのコロナ禍からの回復やPS&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過去最高を記録

▶ 期末配当を**増配** (40円→60円) し、
1株当たり年間配当は **90円** (配当性向28.4%) を予定

2023年度配当

1株当たり年間配当は **80円** (配当性向28.5%) を予定

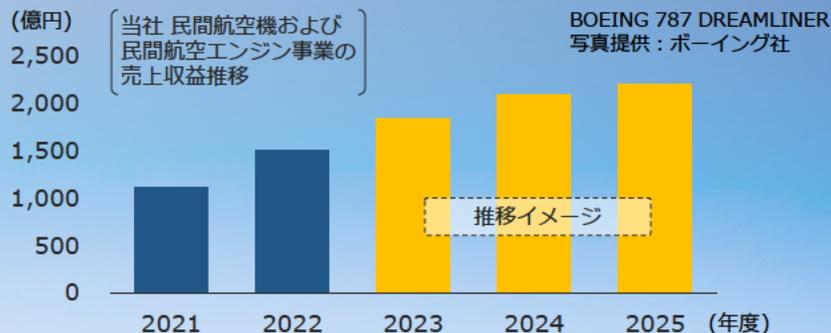


4 プロジェクトトピックス

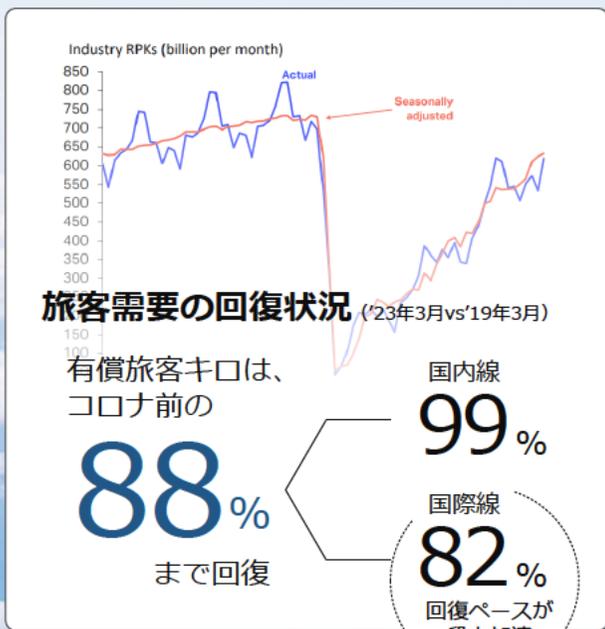


✓ 民間航空機および民間航空エンジン事業の回復と市場の再拡大

- 航空市場はコロナ禍から力強く回復しており、再拡大に向け視界は良好
- ボーイング社は787型機の豊富な受注残を抱えており、今後の段階的な生産レート引き上げを予定



Good News



出所：International Air Transport Association (IATA) より

ボーイング社のアナウンス

“2023年における787型機のエアラインへの引き渡しは70～80機を予定
生産レートは、2023年の年末までには月産5機に到達する見込みであり、2025～2026年には月産10機まで引き上げる計画”

出所：The Boeing Company より



出所：The Boeing Company より

4 プロジェクトトピックス

✓ ヘルスケア事業への扉が開く —— PCR検査サービス事業の総括と今後の展望

PCR事業実施の経緯・意義

- ✓ **社会的意義**
 - 医療従事者の感染リスクからの解放
 - 経済活動の早期回復への貢献 (+航空旅客需要の回復への貢献)
- ✓ **高収益獲得への期待**
 - サービス事業(コト売り事業)への本格進出

実績・成果

- ✓ **取扱検体数**
85万検体 (2年間)
- ✓ **当期損益**
 - 2類→5類への移行もあり、当期は損失計上
 - ただし、コロナ禍で業績が悪化した部門から人員を受け入れ、**全体の固定費回収に大きく貢献**

獲得した知見・ノウハウ

- ✓ **サービス事業基盤の獲得**
 - マーケットインをベースとしたサービスマインドと人材
- ✓ **高い検査精度の確立**
 - 天空橋検査所(羽田)が外部精度評価で高い評価(**A評価**)を獲得
- ✓ **各省庁や病院との関係構築(仲間づくり)**

医療分野で成功を収めるための必須条件

獲得した知見・ノウハウを活かし、ヘルスケア領域の新規開拓へ

健康寿命100年社会の実現を目指して

医療検査

ゲノム解析、創薬支援



院内物流

院内配送、人流管理



遠隔医療

遠隔手術・診断



その他

病院内検査
医療ツーリズム
無痛医療、緩和ケア
介護、リハビリ
etc.

4 プロジェクトトピックス

2050
2兆円
~
x80隻~

✓ 水素社会はすぐそこに ~ 液化水素サプライチェーン商用化実証の出荷・受入地の決定 ~



4 ESGトピックス

☑ CO₂排出ゼロに向けた取り組み -2050年に当社グループ全体でSCOPE 3を含むCO₂排出量 **Net Zero** を目指す-

SCOPE 1,2

自社利用燃料・電力のCO₂排出量

2021年度 約**30**万トン → 2030年(国内) **0**トン

- ・ 自社製の水素発電を軸に、自社においてゼロエミッション工場を実現
- ・ 排出量の**65%**を水素発電で削減

SCOPE 3 カテゴリ①

2022年度
策定

材料・部品等調達元のCO₂排出量

2021年度 約**240**万トン → 2050年 **0**トン

- ・ 調達元企業へのCO₂フリーソリューションの提供によりCO₂排出量削減
- ・ **2040年**に排出量**80%減**を先行達成

SCOPE 3 カテゴリ①

2022年度
策定

顧客の製品使用時のCO₂排出量

2021年度 約**2000**万トン → 2050年 **0**トン

- ・ お客様に①水素化 ②CCUS・代替燃料 ③電動化・グリーン電力網からなる**CO₂フリーソリューション**(製品)を提供
- ・ 2050年には全てのソリューション(製品)をCO₂フリーに移行

※防衛・非常時用品を除く

TCFDガイダンス3.0事例集に

主要カテゴリ別に目標も含めてわかりやすく図示している点が評価され、『TCFDガイダンス3.0事例集』(2022年12月TCFDコンソーシアム発行)に好事例として掲載

https://tcfcd-consortium.jp/pdf/news/22100501/TCFD_Guidance_3.0_Case_Examples_j_v2.pdf

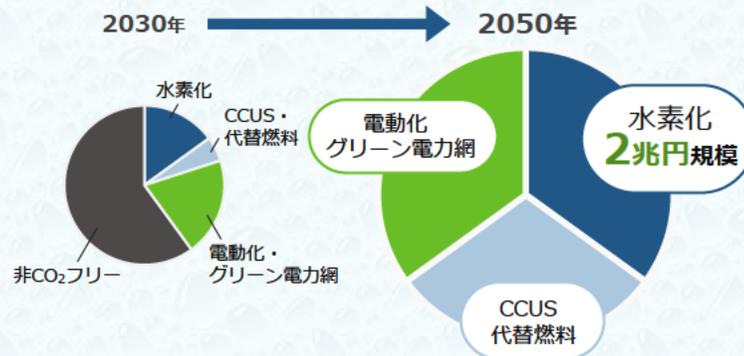


CO₂フリーソリューションに向けた自社変化

事業シフトの方向性

事業	水素化	電動化・グリーン電力網	CCUS・代替燃料
航空宇宙システム	○	○	○
車両	○	○	○
精密機械	○	○	○
ロボット		○	
PS&E	○	○	○
エネルギー	○	○	○
船用推進	○	○	○
プラント	○	○	○
船舶海洋	○	○	○

ソリューション別事業規模の変化イメージ



4 ESGトピックス

✓ CDP気候変動調査にて最高評価「Aリスト企業」に認定

➤ CDP※1が実施した2022年度気候変動調査において、当社のコーポレートサステナビリティに係る取り組みの成果が認められ、最高評価「**Aリスト企業**」に認定

➤ 造船重機セクターでは**当社が初**のAリスト認定企業

https://www.khi.co.jp/news/detail/20221213_1.html

※1 CDPは英国の慈善団体が管理する非政府組織（NGO）であり、投資家・企業・国家・地域・都市が自らの環境影響を管理するためのグローバルな情報開示システムを運営



橋本社長
メッセージ動画



✓ 「GXリーグ」への参画

GX※2に積極的に取り組む企業群が、官・学・金でGXに向けた挑戦を行うプレイヤーとともに、経済社会システム全体の変革や新たな市場の創造を目指す「GXリーグ」に参画します。当社は水素サプライチェーンの構築、2030年「ゼロエミッション工場」の実現に取り組んでいます

<https://www.khi.co.jp/news/detail/gx.html>

※2 グリーントランスフォーメーション

✓ サステナブルファイナンスの取り組み

2022年度のサステナブルファイナンス調達割合は、約**90%**を達成しました。23年3月末における長期借入金残高のうち、約**11%**がサステナブルファイナンスによって調達されています <https://www.khi.co.jp/ir/finance/>

2022年度に実施したサステナブルファイナンス

'22/7	グリーンボンドの発行	2021/7発行のサステナビリティボンドに続くSDGs債
'22/11	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	同一のフレームワークを用いて、複数の金融機関と個別に融資契約を締結('22年度実績：5社)
'22/12	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	同一のフレームワークを用いて、複数の金融機関と個別に融資契約を締結('22年度実績：3社)

✓ 社外取締役比率の引き上げ

コーポレート・ガバナンス強化のため、社外取締役比率を50%に引き上げました

▼詳細は、Kawasaki Report 2022のp.53-54をご参照ください

https://www.khi.co.jp/sustainability/library/report/2022/pdf/22_houkokusyo.pdf

なお、2023年6月開催の定時株主総会にて新たに社外取締役1名の選任が予定されており、その結果、社外取締役が過半数をしめることとなります

✓ リスクマネジメント体制の見直し

リスクの種類に応じた担当部署での管理に加え、管理体制の有効性および実効性を一元的にモニタリングし、取締役会へ報告・方針決定を諮る「統合的モニタリング体制」を整備しました

▼詳細は、Kawasaki Report 2022のp.60をご参照ください

https://www.khi.co.jp/sustainability/library/report/2022/pdf/22_houkokusyo.pdf

✓ 『改善度の高い統合報告書』選定

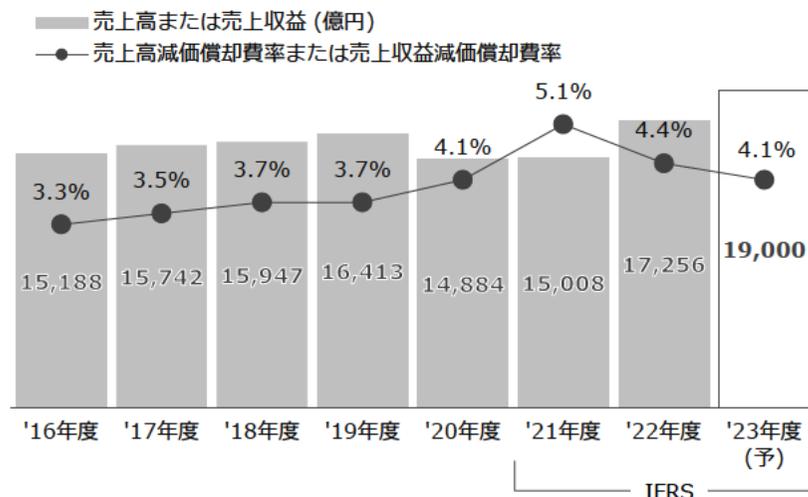
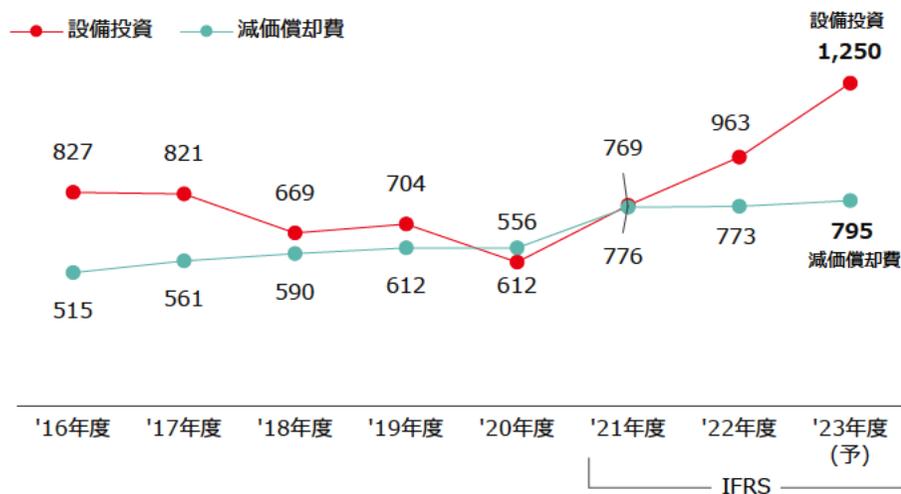
当社が2022年10月28日に発行したKawasaki Report（統合報告書）が「GPIFの国内株式運用機関が選ぶ『改善度の高い報告書』」において、全上場企業から選出された95社に入選しました

https://www.gpif.go.jp/esg-stw/20230222_integration_report.pdf

(単位：億円、名)

	'21年度	'22年度		'23年度予想	
	実績	実績	前期比	予想	前期比
設備投資	776	963	+ 187	1,250	+ 287
減価償却費	769	773	+ 3	795	+ 22
研究開発費	457	507	+ 49	550	+ 43
従業員数	<u>36,587</u>	38,254	+ 1,667	40,460	+ 2,206
うち国内	<u>26,596</u>	27,583	+ 987	28,720	+ 1,137
うち海外	<u>9,991</u>	10,671	+ 680	11,740	+ 1,069

※ '21年度の減価償却費を773億円から769億円に修正しています



4 参考情報 - その他

● 受注残高 (億円)

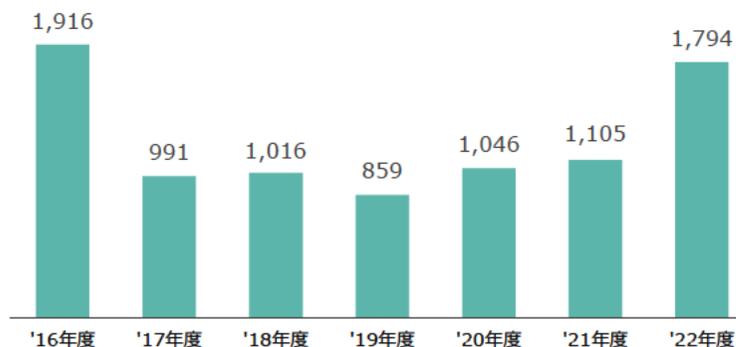
	'21年度末 実績	'22年度末	
		実績	増減
航空宇宙システム	6,198	6,706	+ 508
車両	3,881	5,705	+ 1,823
工程机械・ソリューション&マリナ	5,071	6,290	+ 1,218
精密機械・ロボット	884	978	+ 94
パワー・スプロール&エンジン	-	-	-
その他	277	277	+ 0
合計	16,313	19,959	+ 3,645

● 地域別売上収益 (億円)

	'21年度 実績	'22年度	
		実績	増減
日本	6,644	6,829	+ 185
米国	3,579	4,994	+ 1,414
欧州	1,229	1,549	+ 319
アジア	2,775	2,755	▲ 20
その他	778	1,126	+ 348
合計	15,008	17,256	+ 2,247

※ 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)

	'22年度 受注実績	完工年度				受注残
		'22年度 実績	'23年度	'24年度	'25年度~	
			予定			
LPG運搬船	7	4	4	3	5	12
潜水艦	<u>1</u>	1		1	1	2
その他						
合計	※1 <u>8</u>	※2 5	4	4	6	※3 14

※1 '22年度受注隻数の総トン数：352,800GT

※2 '22年度完工隻数の総トン数：202,800GT

※3 受注残隻数の総トン数：604,800GT (潜水艦の排水トンにはGTに含まない)

4 参考情報 - その他

● セグメント別損益影響外貨量※1 (億USD)

	'21年度	'22年度	'23年度
	実績	実績	予想
航空宇宙システム	5.7	6.9	11.1
車両	0.6	0.5	0.8
エネルギーソリューション&マリナ	2.8	3.0	3.3
精密機械・ロボット	2.3	2.4	1.8
パワーシステム&エンジン	6.2	7.7	8.2
合計	17.6	20.5	25.2

※1 為替レートが1円変動することによる事業利益への概算影響額

(ご参考) ROIC算出式

税引前ROIC = (税引前当期利益+支払利息) ÷ 投下資本※2

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

● 損益影響外貨量※1 (億EUR)

'20年度実績	3.2
'21年度実績	4.4
'22年度実績	5.7
'23年度予想	5.5

※1 為替レートが1円変動することによる事業利益への概算影響額

● 売上加重平均レート (EUR/JPY)

'20年度実績	124.61
'21年度実績	130.47
'22年度実績	141.38
'23年度予想	140.00

世界の人々の豊かな生活と地球環境の未来に貢献する
“Global Kawasaki”

カワる、
サキへ。
Changing forward

成長シナリオの現状と今後の展望

川崎重工業株式会社

2023/5/10

2年前に設定した成長シナリオが現実

3

水素をはじめとする **新規事業も収益の柱** となり、
安定した成長軌道へ

(安全安心リモート社会 / 近未来モビリティ / エネルギー・環境ソリューション)

社会ニーズの
一層の増大

2

航空宇宙事業 が回復し、市場が安定的に拡大

航空需要の回復が
本格化、収益回復へ

1

- **モーターサイクル、精密機械・ロボット**などの
量産系事業が収益を支える
- PCR検査サービス事業の早期立上げ、航空需要の回復に貢献

利益の8割を創出

