

2025年度第3四半期決算説明資料

Financial Results for Third Quarter FY2025
(for the year ending March 31, 2026)

2026年2月9日

川崎重工業株式会社



 **Kawasaki**
Powering your potential

0 決算・業績見通しハイライト

2025年度第3四半期決算実績

- ✓ 事業利益は**824**億円（前年同期比+33億円）、通期予想1,450億円に対し進捗率57%（前年度は55%）と**順調な進捗**
- ✓ 好調な航空宇宙システムやES&Mが、米国関税政策の影響を大きく受けたPS&Eをカバー

2025年度業績見通し

- ✓ 事業利益は為替前提レートを据え置き（1ドル145円）つつ、**前回公表値1,450億円（過去最高）から変更なし**
- ✓ 純利益※は為替差益の実現に伴い、前回公表値から上方修正し**900**億円（前回公表比+80億円）と過去最高を更新見込み

※ 親会社の所有者に帰属する当期利益

お知らせ

株主還元方針の変更および株式分割について（P.42,43参照）

0 目 次

1

2025年度第3四半期決算実績

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

2

2025年度業績予想

サマリー	16
事業損益増減要因	17
セグメント別	18

3

セグメント別詳細情報

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

4

株主還元、その他

株主還元	42
プロジェクトピックス	44
参考資料	47

ご注意

本資料のうち、業務見通し等に記載されている将来の数値は、現時点で把握可能な情報に基づき当社が判断した見通しであり、リスクや不確実性を含んでおります。従いまして、これらの業績見通しのみに依拠して投資判断を下すことは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

2025年度第3四半期決算実績

Financial Results for Third Quarter FY2025
(for the year ending March 31, 2026)

1 2025年度3Q決算実績 – サマリー

- ✓ 前年同期比で増収・増益、受注・売上・利益の全てで3Qの過去最高を記録
- ✓ 事業ごとに強弱はあるものの、全体としては概ね想定線（11月公表比）

(単位：億円)

	'24年度3Q	'25年度3Q				前年同期比 増減	
		4～6月期	7～9月期	10～12月期	累計		
受注高	18,219	4,463	5,691	8,926	19,081	+	861
売上収益	14,073	4,884	5,078	5,651	15,614	+	1,540
事業利益	790	205	151	467	824	+	33
[利益率]	[5.6%]	[4.2%]	[3.0%]	[8.3%]	[5.3%]	[▲ 0.3pt]	
税引前四半期利益	644	168	185	534	888	+	244
[利益率]	[4.6%]	[3.4%]	[3.7%]	[9.5%]	[5.7%]	[+ 1.1pt]	
親会社の所有者に帰属する 四半期利益	441	42	178	437	658	+	216
[利益率]	[3.1%]	[0.9%]	[3.5%]	[7.7%]	[4.2%]	[+ 1.0pt]	
売上加重平均レート(USD/JPY) ^{※1}	150.33	143.79	146.37	152.22	147.55	▲	2.78
損益影響外貨量(億USD) ^{※2}	15.3	5.2	6.2	5.8	17.2	+	1.9

※1 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の評価替え影響を除く

※2 為替変動に伴い事業利益に影響を与える外貨量であり、川崎重工業、川崎車両、カワサキモータースのドル建売上からドル建仕入を控除して算出（損失引当済み案件の外貨建売上を含む。但し、PW1100G-JMエンジンの運航上の重要な問題に係る外貨建返金負債残高を含まない）。当該数値のセグメント別内訳はP.53を参照

- ✓ ES&Mはエネルギー事業や船舶海洋事業など各分野で好調が継続し増収・増益 ①
- ✓ PS&Eは増収を達成する一方、関税コストの上昇や米国パワースポーツ市場における競争環境激化を背景とした採算性の低下等により減益 ②

(単位：億円)

	受注高			売上収益			事業損益		
	'24年度3Q	'25年度3Q	増減	'24年度3Q	'25年度3Q	増減	'24年度3Q	'25年度3Q	増減
航空宇宙システム	6,801	5,867	▲ 933	3,544	3,888	+ 343	293	307	+ 13
車両	410	2,857	+ 2,446	1,427	1,767	+ 340	41	67	+ 25
エネルギーソリューション&マリナ	4,285	3,148	▲ 1,136	2,609	2,992	+ 382	251	393	+ 142
精密機械・ロボット	1,858	2,004	+ 145	1,688	1,825	+ 136	32	91	+ 58
パワースポーツ&エンジン	4,172	4,515	+ 342	4,172	4,522	+ 349	287	63	▲ 224
その他	690	688	▲ 2	630	617	▲ 13	36	44	+ 8
調整額※	-	-	-	-	-	-	▲ 153	▲ 142	+ 10
合計	18,219	19,081	+ 861	14,073	15,614	+ 1,540	790	824	+ 33

※ 「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

(単位：億円)

	'24年度3Q	百分率	'25年度3Q	百分率	増減
売上収益	14,073	100.0	15,614	100.0	+ 1,540
売上原価	11,134	79.1	12,604	80.7	+ 1,469
売上総利益	2,938	20.9	3,009	19.3	+ 71
販売費および一般管理費	2,262	16.1	2,334	15.0	+ 72
うち 給料および手当	602		647		+ 44
研究開発費	393		393		+ 0
その他	1,265		1,293		+ 28
持分法による投資利益	135		172		+ 36
その他の収益および費用(▲は損)	▲ 21		▲ 22		▲ 1
うち 固定資産売却益	9		6		▲ 3
その他	▲ 31		▲ 29		+ 1
事業利益	790	5.6	824	5.3	+ 33

要因説明

- ① 販管費は売上成長に伴い増加も、固定費の抑制により販管費率は低下
- ② 主として船舶中国合弁会社での業績伸長

(単位：億円)

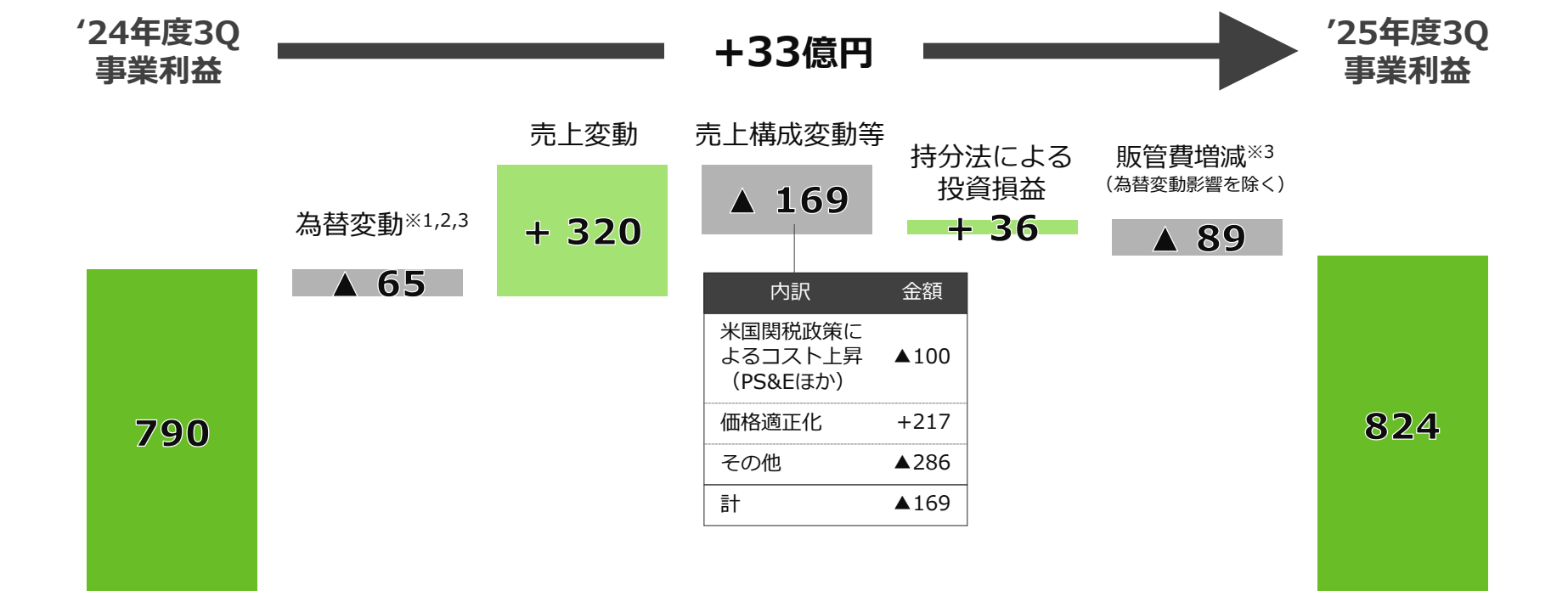
	'24年度3Q 百分率	'25年度3Q 百分率	増減
金融収益および費用(▲は損)	▲ 145	64	+ 210
うち 金融収支(受取配当金含む)	▲ 77	▲ 85	▲ 8
為替差損益	▲ 21	③ 188	+ 210
その他	▲ 47	▲ 38	+ 8
税引前四半期利益	644 4.6	888 5.7	+ 244
法人所得税費用	181	187	+ 5
非支配持分に帰属する四半期利益	21	42	④ + 21
親会社の所有者に帰属する四半期利益	441 3.1	658 4.2	+ 216

要因説明

- ③ USD/JPYのレート差
'24年度期末日レート
149.53円
'25年度3Q末日レート
156.54円
'25年度3Q
売上加重平均レート
147.55円
外貨建債権の換算評価益
が発生
- ④ '25年4月 PS&Eの事業会社であるカワサキモータース(株)の株式20%を伊藤忠商事(株)に譲渡したことに伴い、非支配持分が増加

2025年度3Q決算実績 – 事業損益増減要因

- ✓ 売上変動ではPS&Eが販売台数増により大きく寄与
- ✓ 売上構成変動等ではES&Mの採算性向上が顕著も、PS&Eで大きく悪化



※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（+10億円）を含む

※3 従来、「販管費増減」は損益計算書表示上の増減値を示していましたが、2024年度2Q決算説明資料以降、当該項目から為替変動による影響を控除した増減値を示すよう変更しています。また、当該項目から控除された為替変動による影響は「為替変動」に含まれます（P.22以降に掲載されている各セグメントの増減要因グラフも同様）

2025年度3Q決算実績 – 事業損益増減要因

(単位：億円)

	'24年度3Q 事業利益	増減要因					増減 計	'25年度3Q 事業利益
		為替変動※1	売上変動※1	売上構成 変動等※1	持分法による 投資損益	販管費※3 (▲は増加)		
航空宇宙システム	293	※2 ▲ 7	59	▲ 2		▲ 37	13	307
車両	41	▲ 7	43	▲ 4	0	▲ 7	25	67
ICT・ソリューション&マリン	251	9	74	81	24	▲ 46	142	393
精密機械・ロボット	32	▲ 6	28	38	14	▲ 16	58	91
パワー・スプローツ&エンジン	287	▲ 54	119	▲ 294	▲ 0	5	▲ 224	63
その他	36	0	▲ 3	22	▲ 1	▲ 10	8	44
調整額	▲ 153			▲ 12	▲ 0	22	10	▲ 142
合計	790	▲ 65	320	▲ 169	36	▲ 89	33	824

※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（+10億円）を含む

※3 為替変動影響を除く

2025年度3Q決算実績 – 財政状態計算書

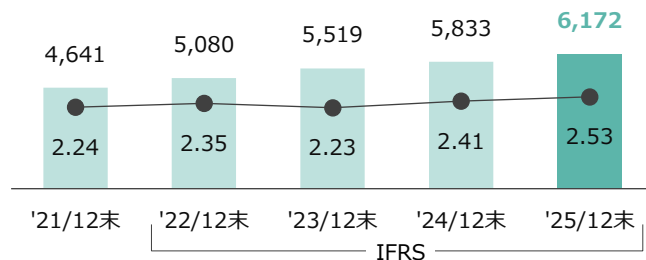
(単位：億円)

	'24年度末 百分率	'25年度 3Q末 百分率	増減
現金および現金同等物	1,327	1,087	▲ 240
売掛債権（契約資産を含む）	8,888	9,100	+ 211
棚卸資産	7,754	9,010	① + 1,256
その他	2,268	2,968	② + 700
流動資産 計	20,239 67.1	22,166 67.4	+ 1,927
有形・無形固定資産	5,915	6,172	+ 257
使用権資産	586	696	+ 109
繰延税金資産	1,287	1,250	▲ 37
その他	2,140	2,581	+ 440
非流動資産 計	9,930 32.9	10,700 32.6	+ 770
資産合計	30,169 100.0	32,867 100.0	+ 2,698

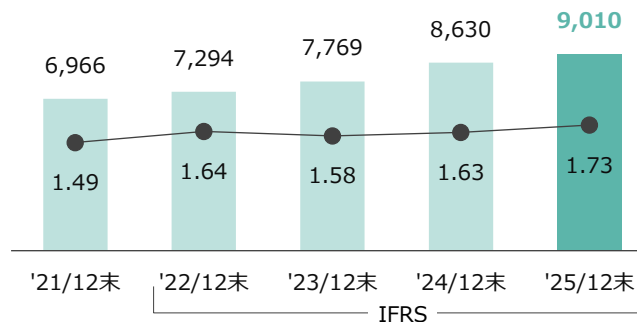
要因説明

- ① PS&Eや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等

有形・無形固定資産（億円）
● 固定資産回転率（回）



棚卸資産（億円）
● 棚卸資産回転率（回）



(単位：億円)

	'24年度末	百分率	'25年度 3Q末	百分率	増減
買掛債務	5,121		5,458		+ 337
有利子負債	6,925		8,517		+ 1,592
契約負債（前受金）	3,635		3,816		+ 180
受注工事損失引当金	51		57		+ 6
退職給付に係る負債	671		702		+ 31
その他	6,515		5,563		▲ 951
負債 計	22,918	76.0	24,116	73.4	+ 1,197
親会社の所有者に帰属する持分	7,029		8,076		+ 1,047
非支配持分	221		674		+ 453
資本 計	7,250	24.0	8,751	26.6	+ 1,500
負債および資本合計	30,169	100.0	32,867	100.0	+ 2,698

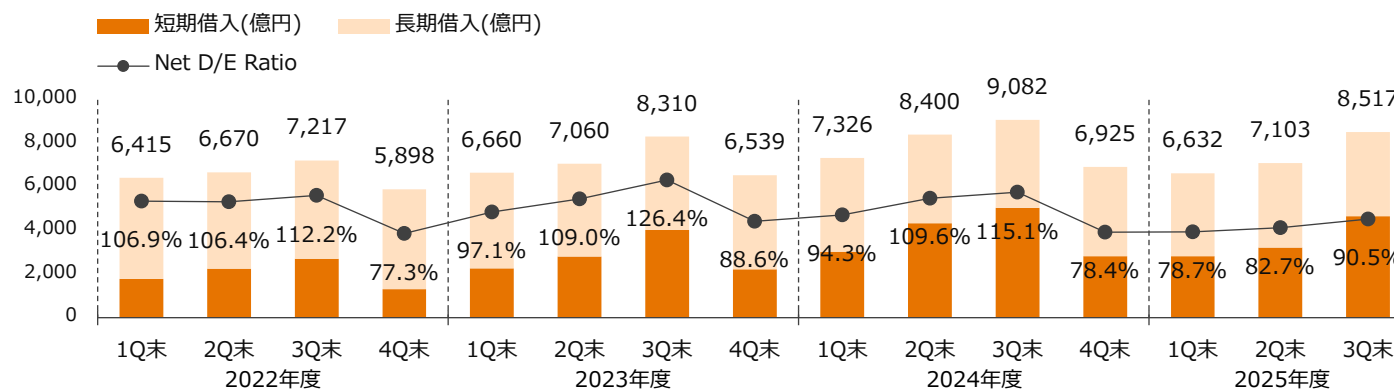
要因説明

- ③ 前年度末比での借入増は平常の事業サイクル
- ④ 航空宇宙事業における債権流動化に伴う債務の減少等
- ⑤ PS&Eの事業会社である力ワサキモータース(株)の株式20%を伊藤忠商事(株)に譲渡したことによる増加

補足情報

Cash Conversion Cycle
の推移（単位：日）

	CCC
'21年度3Q末	178
'22年度3Q末	157
'23年度3Q末	168
'24年度3Q末	179
'25年度3Q末	167



(単位：億円)

	'24年度3Q	'25年度3Q	増減
税引前四半期利益	644	888	+ 244
減価償却費	653	768	+ 114
運転資本構成項目の増減額	▲ 1,600	▲ 827	+ 772
うち 売上債権 ^{※1} の増減額(▲は増加)	▲ 415	8	+ 424
棚卸資産の増減額(▲は増加)	▲ 1,446	▲ 1,018	+ 428
仕入債務の増減額(▲は減少)	296	279	▲ 17
前渡金の増減額(▲は増加)	▲ 519	▲ 242	+ 277
契約負債 ^{※2} の増減額(▲は減少)	484	145	▲ 339
その他	▲ 480	▲ 1,635	▲ 1,155
営業活動によるキャッシュ・フロー	▲ 781	▲ 805	▲ 23
有形・無形固定資産の取得による支出	▲ 770	▲ 831	▲ 61
有形・無形固定資産の売却による収入	29	19	▲ 9
その他	▲ 58	▲ 152	▲ 93
投資活動によるキャッシュ・フロー	▲ 799	▲ 964	▲ 165
フリー・キャッシュ・フロー	▲ 1,581	▲ 1,770	▲ 189
借入金および社債の純増減額(▲は減少)	2,585	1,362	▲ 1,223
配当金の支払額(非支配株主への支払を除く)	▲ 161	▲ 253	▲ 92
債権流動化による収入および返済による支出	▲ 156	▲ 197	▲ 40
その他	▲ 226	▲ 605	+ 832
財務活動によるキャッシュ・フロー	2,041	1,517	▲ 524

※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

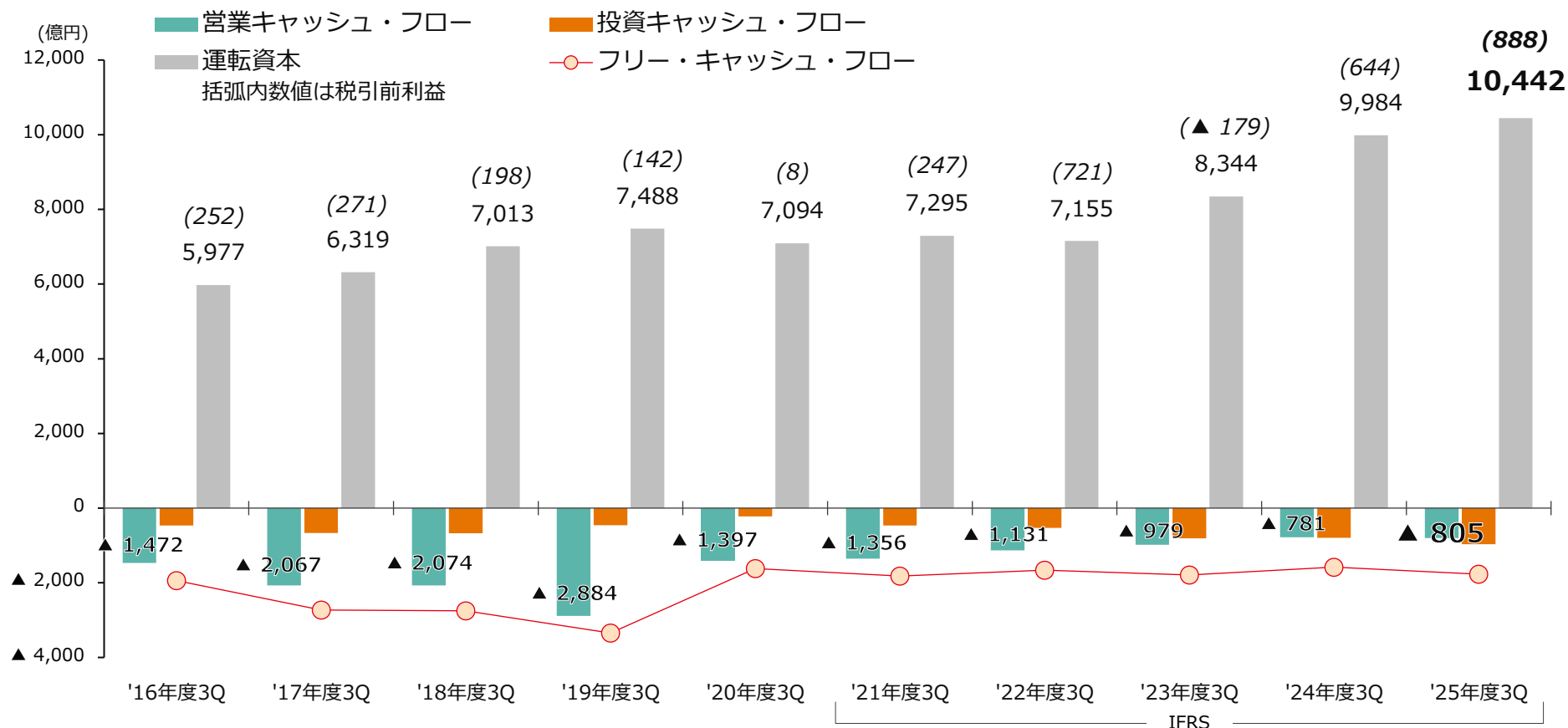
① '24年度3Q：
航空宇宙事業で契約負債（前受金）の獲得があったものの、PS&Eや航空宇宙システムで棚卸資産の増加があり、運転資本構成項目で資金流出

'25年度3Q：
航空宇宙システムやPS&Eでの棚卸資産の増加に加え、法人所得税等の支払増加等があり、営業CFでは資金流出

② 25年度1QにPS&Eの事業会社であるカワサキモータース(株)の株式20%を伊藤忠商事(株)に譲渡した対価800億円を含む

2025年度3Q決算実績 - キャッシュ・フロー計算書

- 過去3年間で運転資本が大きく増加するも、徐々にキャッシュへの貢献が顕在化
- 25年度3Qにおける営業CFは赤字ながらも、改善傾向は変わらず



2

2025年度業績予想

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

2 2025年度業績予想 - サマリー

- ✓ 事業ごとに強弱はあるものの、通期の事業利益予想は前回公表値から据え置き
- ✓ 税前利益・純利益は3Qまでの為替差益実現に伴い、前回公表値から上方修正

(単位：億円)

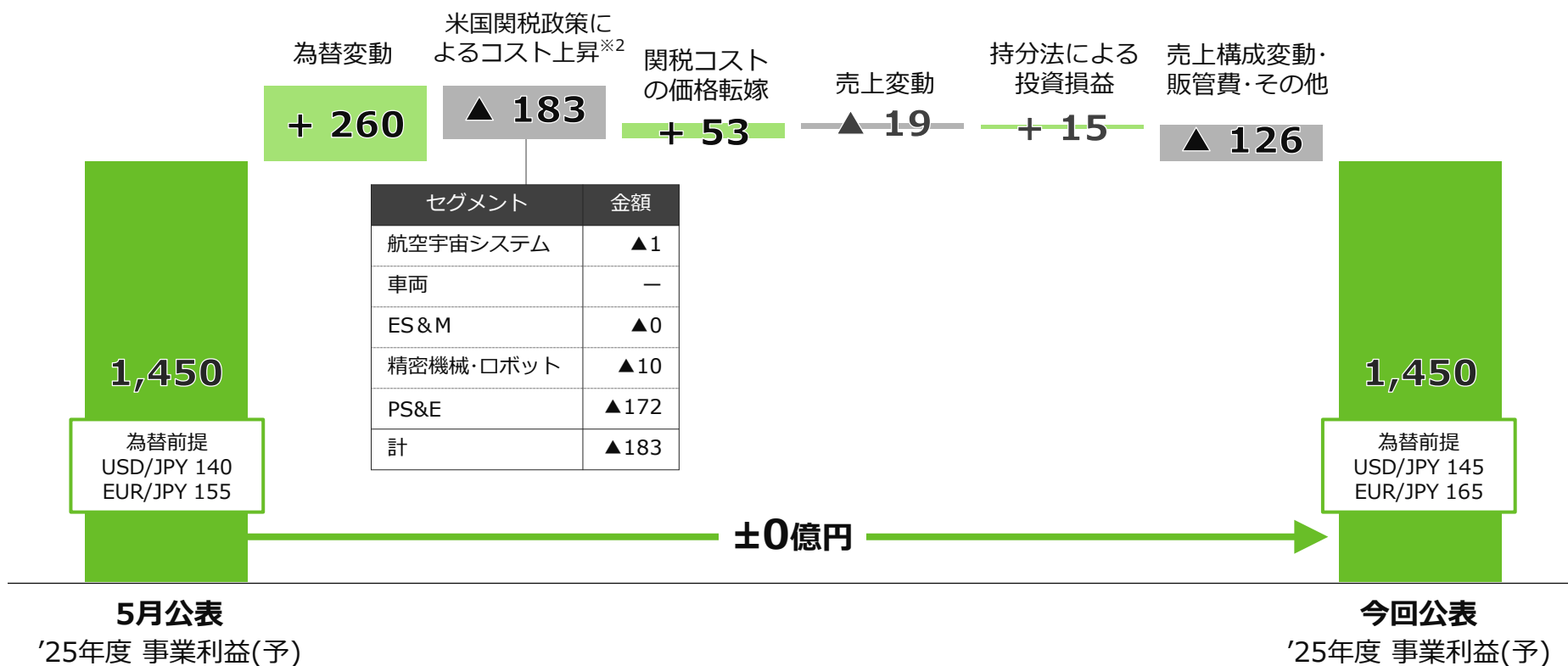
	'24年度 実績	'25年度予想および進捗状況					
		従来予想	修正予想	前期比	従来予想比	3Q実績	4Q予想
受注高	26,307	25,300	26,200	▲ 107	+ 900	19,081	7,119
売上収益	21,293	23,400	23,400	+ 2,107	-	15,614	7,786
事業利益	1,431	1,450	1,450	+ 19	-	824	626
[利益率]	[6.7%]	[6.2%]	[6.2%]	[▲ 0.5pt]	[-]	[5.3%]	[8.0%]
税引前当期利益	1,075	1,150	1,220	+ 145	+ 70	888	332
[利益率]	[5.0%]	[4.9%]	[5.2%]	[+ 0.1pt]	[+ 0.2pt]	[5.7%]	[4.3%]
親会社の所有者に帰属する 当期利益	880	820	900	+ 20	+ 80	658	242
[利益率]	[4.1%]	[3.5%]	[3.8%]	[▲ 0.2pt]	[+ 0.3pt]	[4.2%]	[3.1%]
税後ROIC	8.0%	6.9%	7.4%	▲ 0.6pt	+ 0.5pt	-	-
売上加重平均レート(USD/JPY)	150.81	145.00	-	-	-	147.55	145.00
損益影響外貨量(億USD) [※]	19.4	21.2	20.9	+ 1.5	▲ 0.3	17.2	3.7

※ 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、3Q実績にはPW1100G-JMエンジンの運航上の重要な問題に係る外貨建返金負債残高を含まない）。当該数値のセグメント別内訳はP.53を参照

2025年度業績予想 – 事業損益増減要因※1

(注) グラフは5月に公表した期初計画からの変動を示しています。11月に公表した計画からの変動はP.47をご参照ください

✓ 米国関税政策によるコスト上昇や米国パワースポーツ市場における競争環境激化を背景とした採算性の低下を価格転嫁や固定費の低減、円安効果等でカバー



※1 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

※2 前提となる米国相互関税率は、日本15%、タイ19%、インドネシア19%、台湾20%などです。なお、一時的に当社が関税等を負担する場合であっても、当該コストを契約等により取引先等に対して100%転嫁可能なものは集計から除外しています

2 2025年度業績予想 – セグメント別

- ✓ 航空宇宙システムおよびES&Mはそれぞれ採算性の向上を反映し、上方修正 ①
- ✓ PS&Eは米国パワースポーツ市場における競争環境激化を背景とした採算性の低下等により、下方修正 ②

(単位：億円)

	受注高				売上収益				事業利益			
	'24年度 実績	'25年度予想			'24年度 実績	'25年度予想			'24年度 実績	'25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	8,828	7,200	7,500	+ 300	5,678	6,400	6,300	▲ 100	558	560	600	+ 40
車両	2,515	3,000	3,000	-	2,223	2,200	2,300	+ 100	84	90	90	-
工業機器・ソリューション&マリン	5,420	4,800	5,400	+ 600	3,981	4,600	4,600	-	442	580	615	+ 35
精密機械・ロケット	2,492	2,700	2,700	-	2,415	2,600	2,600	-	70	140	140	-
パワースポーツ&エンジン	6,116	6,600	6,600	-	6,093	6,600	6,600	-	478	300	205	▲ 95
その他	933	1,000	1,000	-	901	1,000	1,000	-	52	50	60	+ 10
調整額※	-	-	-	-	-	-	-	-	▲ 256	▲ 270	▲ 260	+ 10
合計	26,307	25,300	26,200	+ 900	21,293	23,400	23,400	-	1,431	1,450	1,450	-

※「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

空白スライド

Intentionally blank slide

3

セグメント別詳細情報

Details by segment

2025年度3Q実績（前年同期比）

受注高 
▲933 億円

ボーイング向けが増加したものの、前年同期に防衛省向け大口案件の受注があった反動により減少

売上収益 
+343 億円

防衛省向けやボーイング向けなど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

2025年度予想（従来予想比）

受注高 
+300 億円

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

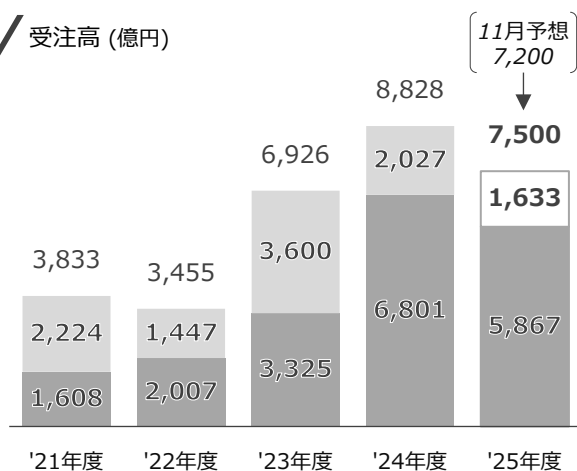
売上収益 
▲100 億円

民間機向け航空エンジンの増加はあるものの、ボーイング向けや防衛省向けの減少により、見通しを引き下げ

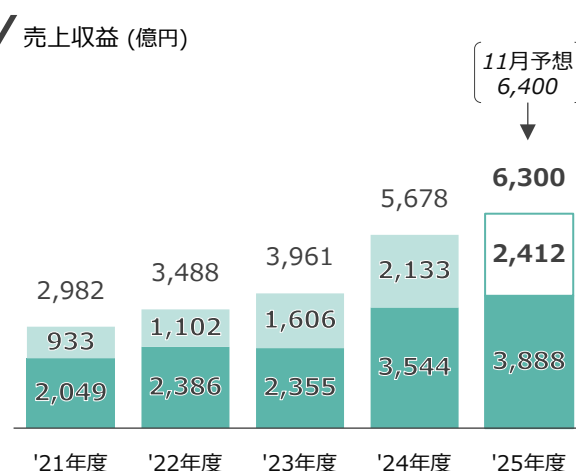
事業利益 
+40 億円

減収はあるものの、採算性の改善などにより、見通しを引き上げ

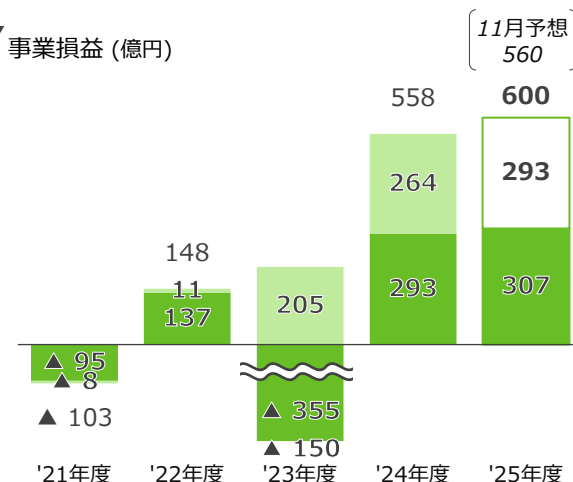
受注高 (億円)



売上収益 (億円)



事業損益 (億円)



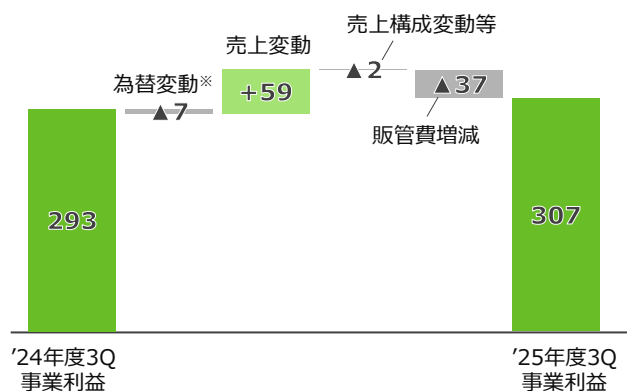
(注) グラフは濃色部が1-3Q、淡色部が4Qを表します

3 セグメント別詳細情報 - 航空宇宙システム

(単位：億円)

	'24年度 3Q実績	'25年度 3Q実績	前年同期比	'24年度 通期	従来予想	修正予想	前期比	従来予想比	4Q予想
受注高	6,801	5,867	▲ 933	8,828	7,200	7,500	▲ 1,328	+ 300	1,633
うち 航空宇宙	5,483	4,521	▲ 962	6,995	5,200	5,300	▲ 1,695	+ 100	779
航空エンジン	1,318	1,346	+ 28	1,833	2,000	2,200	+ 367	+ 200	854
売上収益	3,544	3,888	+ 343	5,678	6,400	6,300	+ 622	▲ 100	2,412
うち 航空宇宙	2,377	2,710	+ 332	3,999	4,650	4,500	+ 501	▲ 150	1,790
航空エンジン	1,167	1,177	+ 10	1,678	1,750	1,800	+ 122	+ 50	623
事業利益	293	307	+ 13	558	560	600	+ 42	+ 40	293
[利益率]	[8.3%]	[7.9%]	[▲ 0.3pt]	[9.8%]	[8.8%]	[9.5%]	[▲ 0.3pt]	[+ 0.7pt]	[12.1%]

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 (+10億円) 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)

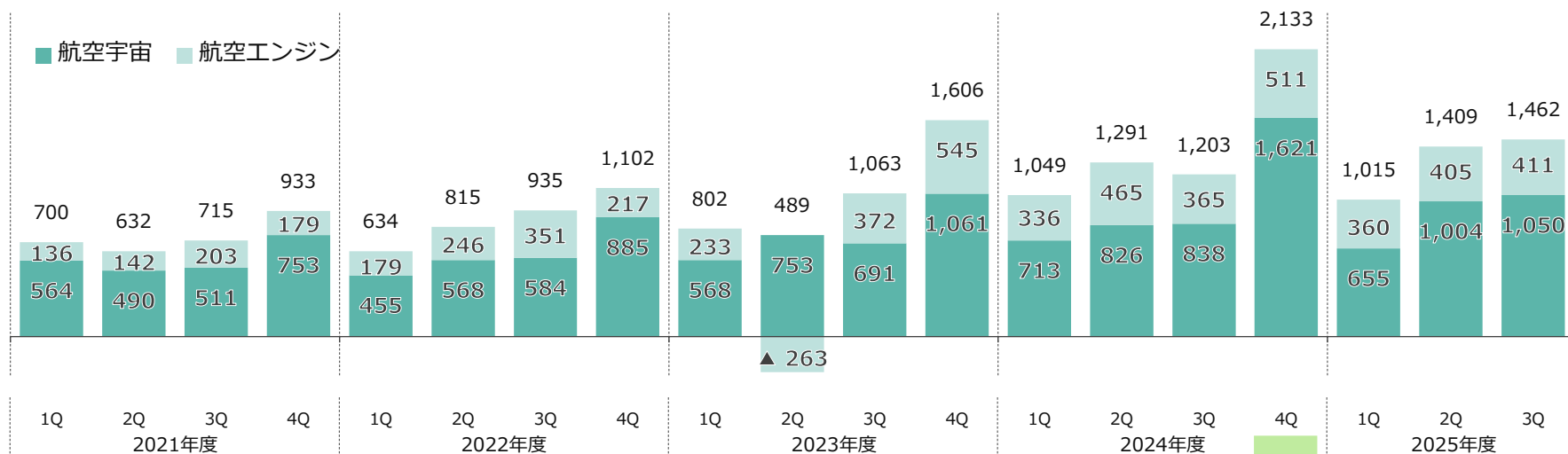
	'24年度 3Q	'25年度 3Q	3Q比 増減
767	12	23	+ 11
777	10	17	+ 7
777X	5	5	-
787	34	42	+ 8

主要航空エンジン分担製造品の売上台数
(単位：台)

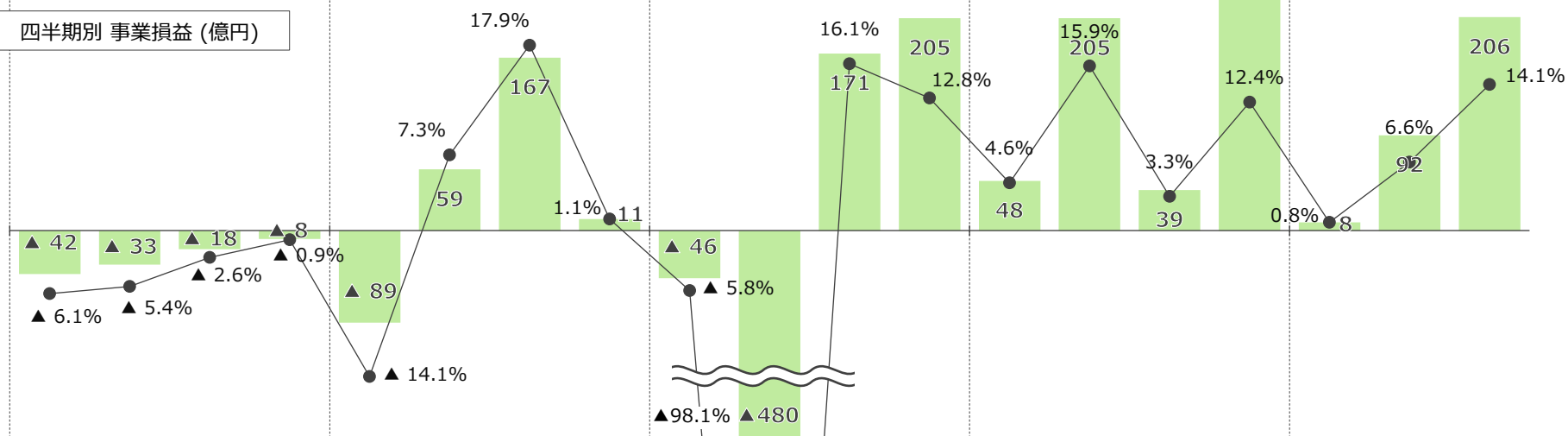
	'24年度 3Q	'25年度 3Q	3Q比 増減
V2500	17	17	-
PW1100G	515	526	+ 11

(注) Rolls-Royce向けエンジンは非公表

四半期別 売上収益 (億円)



四半期別 事業損益 (億円)



事業環境・受注動向

- 民間機向け
 - 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
 - 防衛省の抜本的な防衛力強化方針のもと、防衛予算のGDP比2%達成前倒しや、防衛三文書改訂の前倒し検討が開始されるなど、今後の更なる需要増および採算性改善に期待
- 防民共通
 - 戦略17分野※1に「航空・宇宙」「防衛産業」が選定されたことによる市場拡大の期待

※1 日本政府設置の「日本成長戦略会議」にて定められた官民連携で重点投資を進める領域

(補足) PW1100G-JMエンジンの運航上の問題に係る損失について

- ✦ '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

※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および増産体制の再整備
- 新たな事業機会獲得に向けた業務効率化と生産性の向上
- 防衛航空機・ヘリコプタの開発推進ならびに量産契約の着実な履行



BladeRobots社と、風力発電ブレード前縁補修分野での戦略的パートナーシップを締結



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 | |



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

2025年度3Q実績（前年同期比）

受注高 
+2,446 億円

ニューヨーク市交通局向け新型地下鉄電車を受注したことなどにより増加

売上収益 
+340 億円

国内向けや米国向けが増加したことにより増収

事業利益 
+25 億円

増収などにより増益


2025年度予想（従来予想比）

受注高 
±0 億円

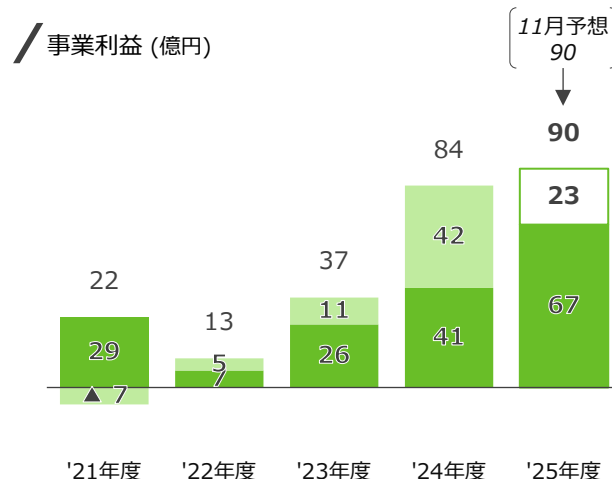
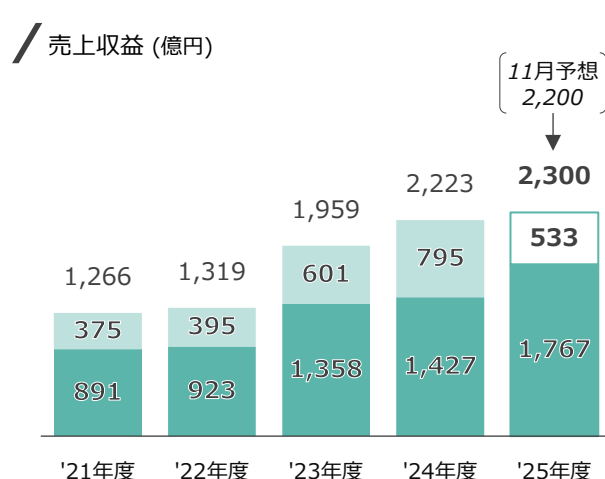
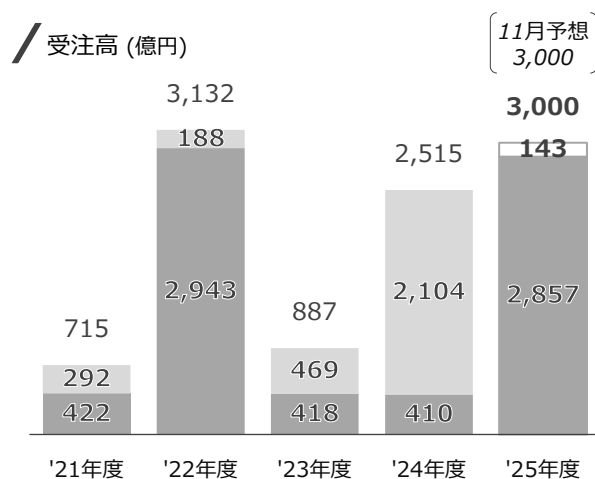
大きな変動はなく、見通しを据え置き

売上収益 
+100 億円

米国向けの増加により、見通しを引き上げ

事業利益 
±0 億円

増収はあるものの、期間費用の増加により、見通しを据え置き



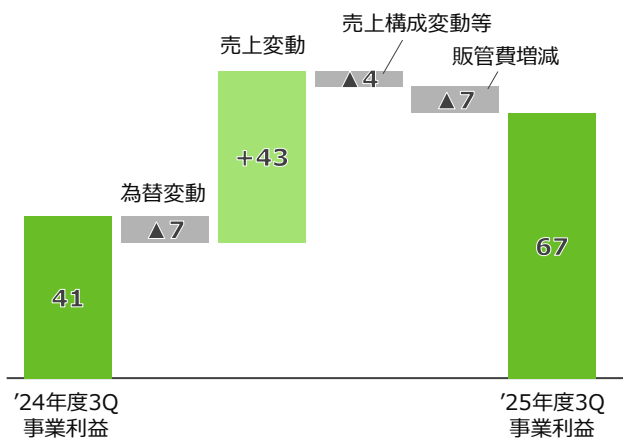
(注) グラフは濃色部が1-3Q、淡色部が4Qを表します

3 セグメント別詳細情報 - 車両

(単位：億円)

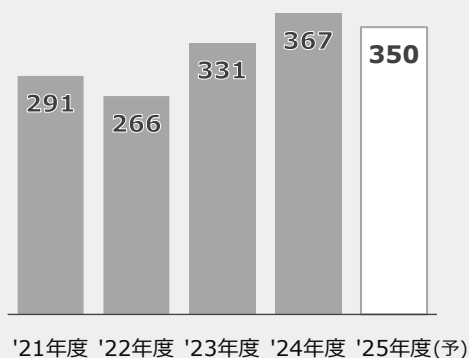
	'24年度 3Q実績	'25年度		'24年度 通期	'25年度予想				
		3Q実績	前年同期比		従来予想	修正予想	前期比	従来予想比	4Q予想
受注高	410	2,857	+ 2,446	2,515	3,000	3,000	+ 485	-	143
うち 国内・アジア	355	619	+ 263	523	900	900	+ 377	-	281
北米	55	2,238	+ 2,183	1,992	2,100	2,100	+ 108	-	▲ 138
売上収益	1,427	1,767	+ 340	2,223	2,200	2,300	+ 77	+ 100	533
うち 国内・アジア	481	607	+ 125	701	780	780	+ 79	-	173
北米	945	1,160	+ 214	1,521	1,420	1,520	▲ 1	+ 100	360
事業利益	41	67	+ 25	84	90	90	+ 6	-	23
	[利益率] [2.9%]	[3.8%]	[+ 0.8pt]	[3.8%]	[4.1%]	[3.9%]	[+ 0.1pt]	[▲ 0.1pt]	[4.3%]

事業損益増減要因 (億円)



補足情報

部品・改造・アフター関連売上(単位：億円)

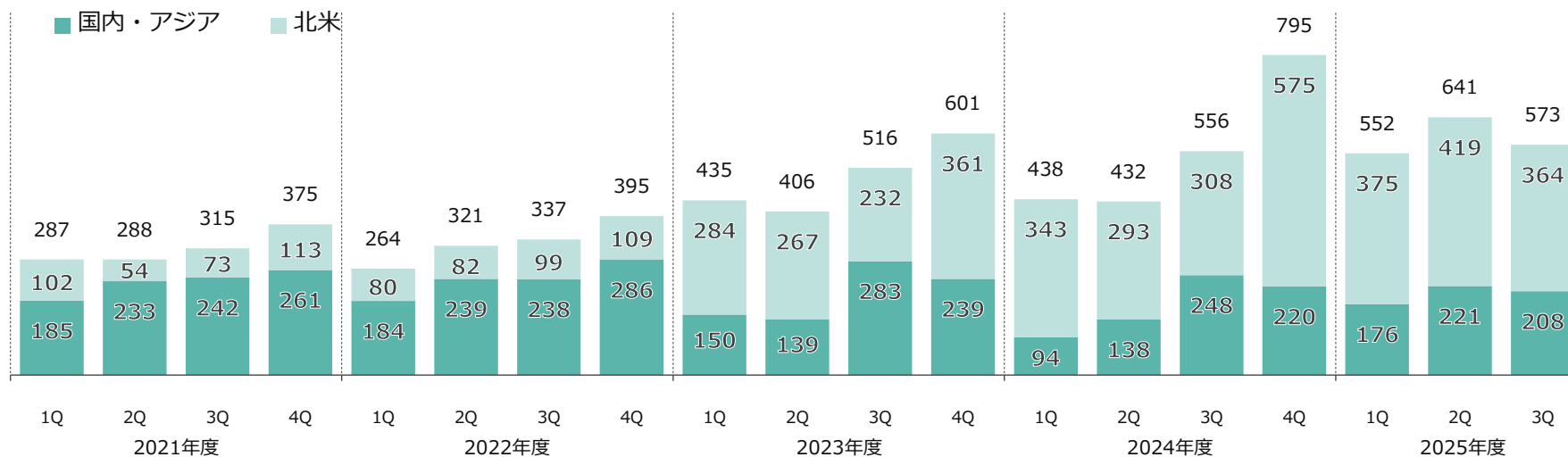


米国ニューヨーク地下鉄向け
R211プロジェクトの進捗状況 ('25年12月末)

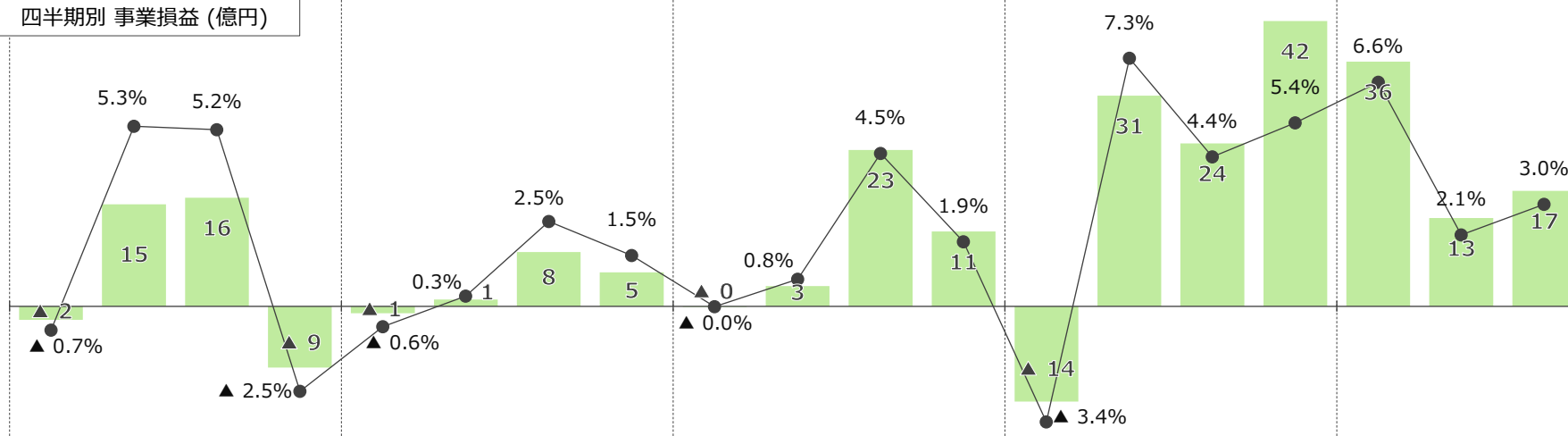
- Base契約車両全535両を完納
- Option1契約車両640両のうち、**240両を引き渡し済み**
- Option2契約車両435両は25年1月に受注済み

3 セグメント別詳細情報 - 車両

四半期別 売上収益 (億円)



四半期別 事業損益 (億円)



3 セグメント別詳細情報 - 車両

事業環境・受注動向

- 国内市場
 - インバウンドの復調等により鉄道車両への投資が再開
- 海外市場
 - 大都市における混雑緩和対策のための都市交通整備などに伴い需要が見込まれる
- サプライチェーンリスク
 - 電子部品を中心とした機器調達の長期化に注視が必要
- 中長期展望
 - 海外市場における交通整備、アジア諸国の経済発展に伴う鉄道インフラニーズなど、今後も世界的に安定した成長が見込まれる



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

重点施策と具体的な取り組み

✓ 海外案件の納入スケジュール遵守

案件	ステータス	マイルストーン
ダッカ 6号線	▶ 完納（全24編成144両を顧客に引渡し済）	最終車両引渡し 2024年度4Q完了 基地設備引渡し 2025年度
NYCT R268 地下鉄	▶ 米国時間2025年12月に378両の契約を締結（受注額：約2,250億円）	最終車両引渡し 2030年度

✓ 顧客に信頼される品質レベルの達成

- 仕損じ、手直し費用の削減
- 国内外の各生産拠点でのKPS (Kawasaki Production System)による生産管理の継続



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

✓ 部品・サービスの拡販、保守分野の事業拡大

- 北米向け軌道遠隔監視装置の拡販
- 国内鉄道事業者への車両状態監視装置の拡販
- 新型電気式気動車「Green DEC」の地域鉄道への拡販を通じ、導入から状態監視・運用支援・部品供給に至る鉄道のライフサイクルにわたる一貫したサポートを実現

2025年度3Q実績（前年同期比）

受注高 
▲1,136 億円

前年同期に防衛省向け潜水艦やLPG/アンモニア運搬船を複数隻受注した反動により減少

売上収益 
+382 億円

船舶海洋事業や船用推進事業など各分野での増収により増収


事業利益 
+142 億円

増収や持分法投資利益の増加などにより増益

2025年度予想（従来予想比）

受注高 
+600 億円

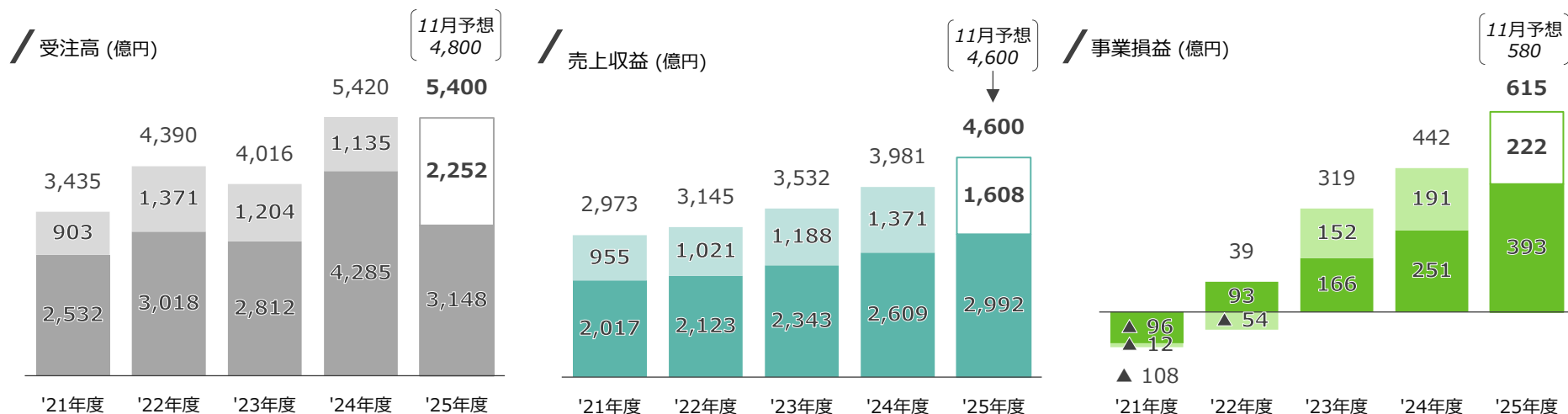
国内向けごみ処理施設の増加などにより、見通しを引き上げ

売上収益 
±0 億円

大きな変動はなく、見通しを据え置き

事業利益 
+35 億円

エネルギー事業や船用推進事業の採算性改善などにより、見通しを引き上げ

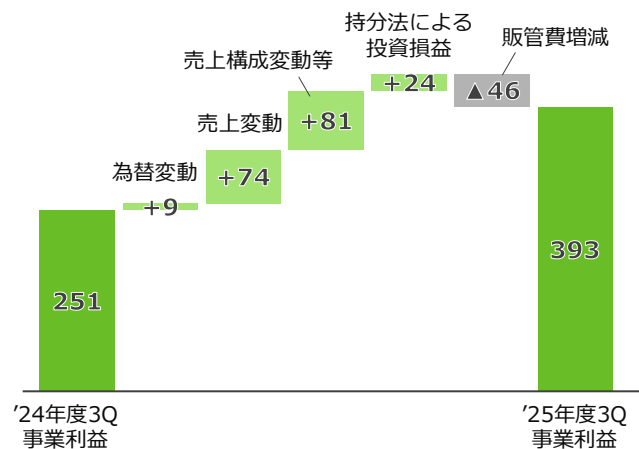


(注) グラフは濃色部が1-3Q、淡色部が4Qを表します

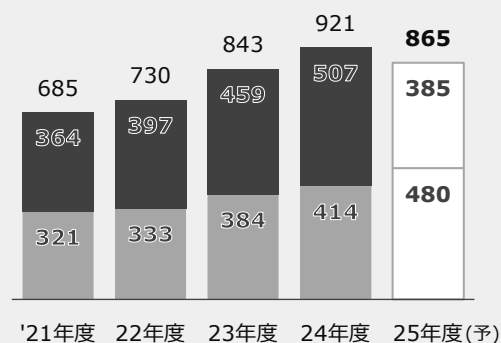
(単位：億円)

	'24年度 3Q実績	'25年度		'24年度 通期	'25年度予想				
		3Q実績	前年同期比		従来予想	修正予想	前期比	従来予想比	4Q予想
受注高	4,285	3,148	▲ 1,136	5,420	4,800	5,400	▲ 20	+ 600	2,252
うち I初機・プラント・船用推進	2,426	2,438	+ 12	3,544	3,800	4,400	+ 856	+ 600	1,962
船舶海洋	1,858	709	▲ 1,148	1,876	1,000	1,000	▲ 876	-	291
売上収益	2,609	2,992	+ 382	3,981	4,600	4,600	+ 619	-	1,608
うち I初機・プラント・船用推進	1,901	2,164	+ 263	3,068	3,400	3,400	+ 332	-	1,236
船舶海洋	708	828	+ 119	912	1,200	1,200	+ 288	-	372
事業利益	251	393	+ 142	442	580	615	+ 173	+ 35	222
[利益率]	[9.6%]	[13.1%]	[+ 3.5pt]	[11.1%]	[12.6%]	[13.4%]	[+ 2.2pt]	[+ 0.7pt]	[13.8%]
うち 持分法投資利益	145	169	+ 24	229	260	260	+ 31	-	91

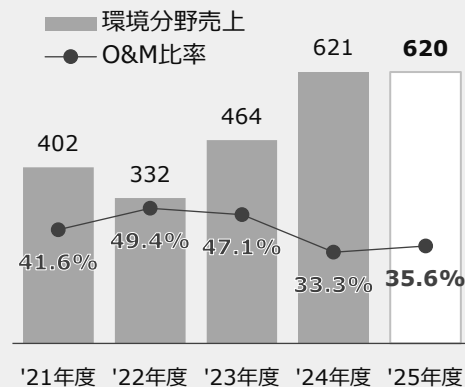
事業損益増減要因 (億円)



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)

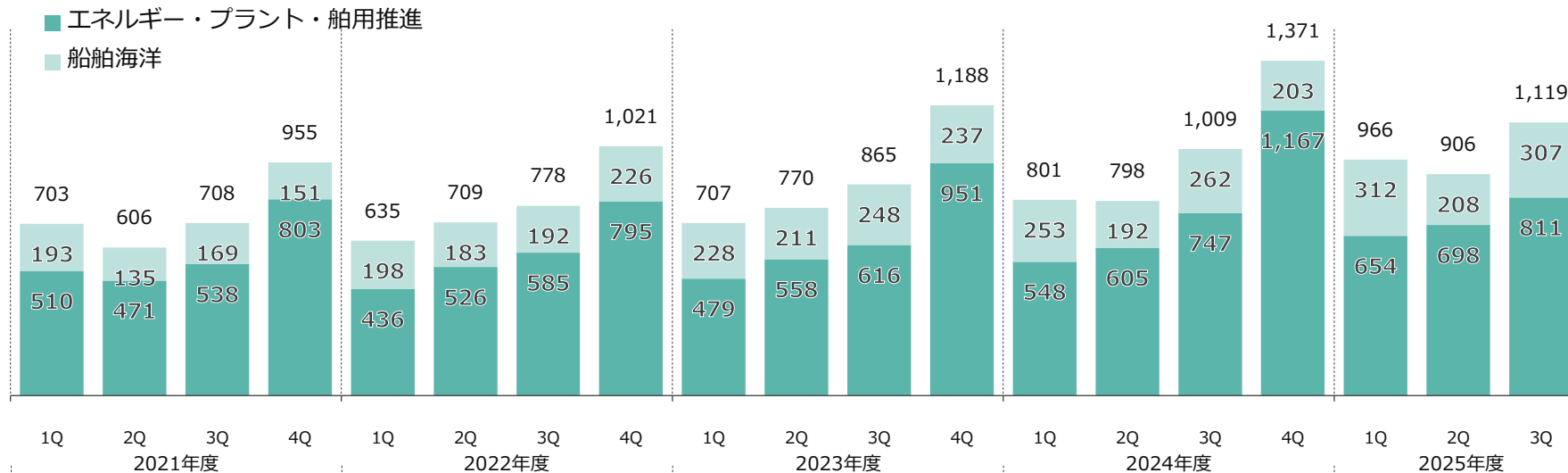
プラント事業における環境分野の売上 (億円)



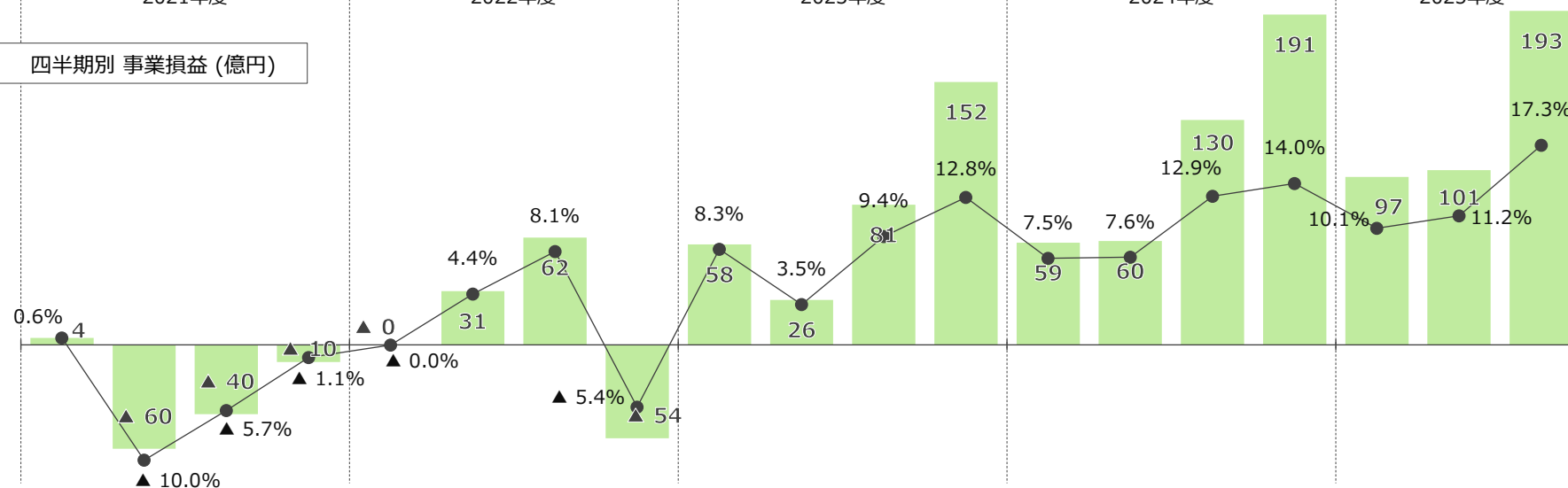
3

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 売上収益 (億円)



四半期別 事業損益 (億円)



3 セグメント別詳細情報 - 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

国内	海外
<ul style="list-style-type: none">- 非常用を中心にデータセンターの電源需要増加- ごみ焼却設備の老朽化更新需要の継続	<ul style="list-style-type: none">- データセンター向け分散電源用途のガスタービンの引き合いが増加

● 船舶海洋・船用推進

商船	艦艇・特殊船
<ul style="list-style-type: none">- 造船各社は当面の船台を埋めており、商談は先物納期が中心- 建造コストの上昇や船台需給ひっ迫により船価は高値継続傾向	<ul style="list-style-type: none">- 水上艦主機・発電システムの連続受注- 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">- 米国関税政策の影響による物流・為替動向- 原材料価格や資機材・燃料費、人件費の継続的な上昇	LNG回帰に伴うトランジションソリューションや、KCC※などの脱炭素ソリューションに関する問い合わせや協力要請が増加

※ Kawasaki CO₂ Capture : CO₂分離・回収システム

重点施策と具体的な取り組み

✓ 持続可能な社会インフラへの貢献

事例

博多と壱岐・対馬を結ぶ超高速旅客船「川崎ジェットフォイル」を受注

- 8年ぶりのジェットフォイル新造船受注
- 神戸工場で建造し、'29年6月引き渡し予定
- 継続的な運用を見据え、新型ガスタービンエンジン(2基)を採用

▶ 国内の離島航路をはじめとする高速海上交通の維持・発展に貢献



川崎ジェットフォイル
完成イメージ（CG）

✓ 脱炭素社会の実現に向けた取り組み

事例

新開発の低濃度CO₂分離回収技術の実証設備が神戸工場内に完成

実証設備の特徴

1 Direct Air Capture (DAC) 設備

- 将来の大型化に対応可能なモジュール型設計を採用した、国内最大級の実証設備

2 Post-Combustion Capture (PCC) 設備

- 神戸工場内の当社製高効率ガスエンジン発電所から排出される低濃度CO₂排ガスを対象とした回収設備
- 工場の自家発電設備など、多様な排出源への展開に期待



神戸工場に整備したCO₂
分離回収技術の実証設備

2025年度3Q実績（前年同期比）

受注高



+145 億円

中国建設機械市場向け油圧機器の増加
などにより増加

売上収益



+136 億円

同 上

事業利益



+58 億円

増収や持分法損益の改善などにより増
益

2025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

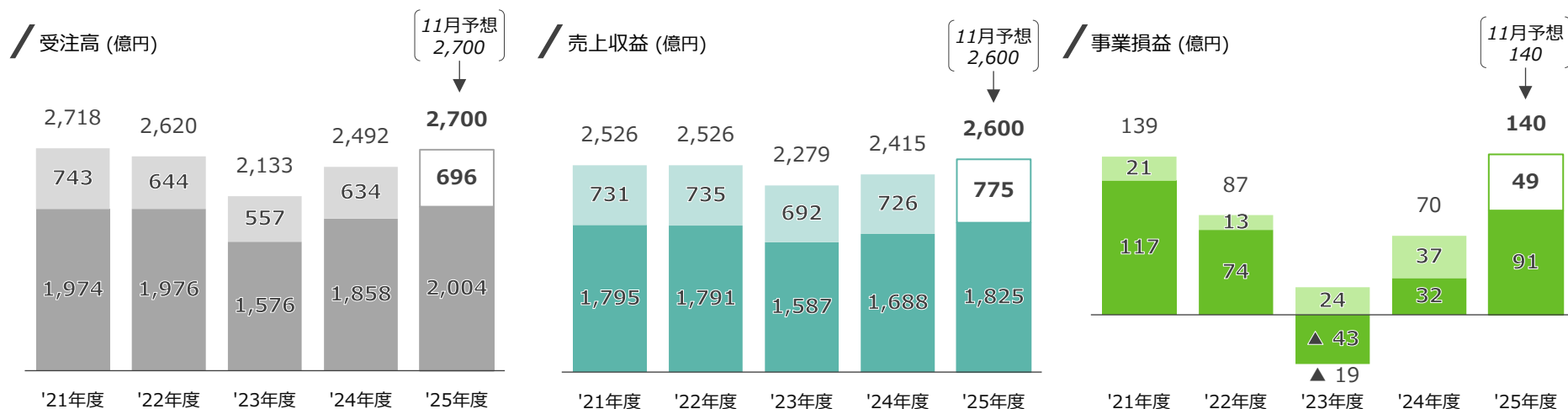
中国建設機械市場向け油圧機器の増加
はあるものの、産業用ロボットの減少
などがあり、見通しを据え置き

事業利益



±0 億円

同 上

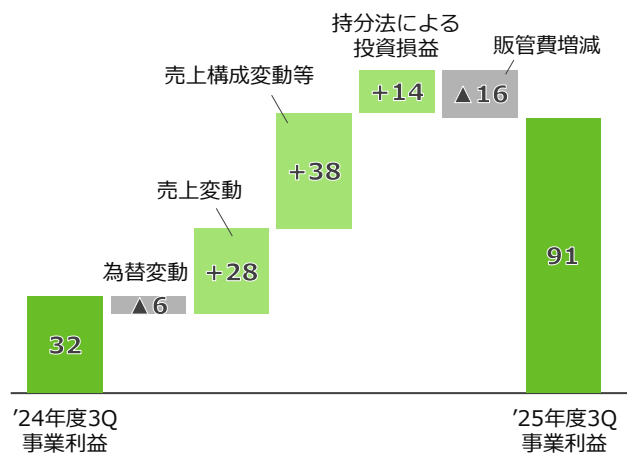


(注) グラフは濃色部が1-3Q、淡色部が4Qを表します

(単位：億円)

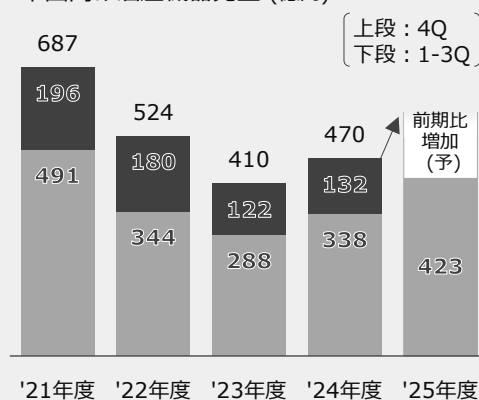
	'24年度 3Q実績	'25年度 3Q実績	前年同期比	'24年度 通期	従来予想	修正予想	前期比	従来予想比	4Q予想
受注高	1,858	2,004	+ 145	2,492	2,700	2,700	+ 208	-	696
うち 油圧機器	1,086	1,275	+ 188	1,475	1,700	1,700	+ 225	-	425
ロボット	771	728	▲ 43	1,017	1,000	1,000	▲ 17	-	272
売上収益	1,688	1,825	+ 136	2,415	2,600	2,600	+ 185	-	775
うち 油圧機器	1,075	1,214	+ 139	1,468	1,600	1,650	+ 182	+ 50	436
ロボット	613	611	▲ 2	946	1,000	950	+ 4	▲ 50	339
事業利益	32	91	+ 58	70	140	140	+ 70	-	49
[利益率]	[1.9%]	[5.0%]	[+ 3.0pt]	[2.9%]	[5.4%]	[5.4%]	[+ 2.4pt]	[-]	[6.3%]
うち 持分法投資損益	▲ 11	2	+ 14	▲ 15	0	0	+ 15	-	▲ 2

／ 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)

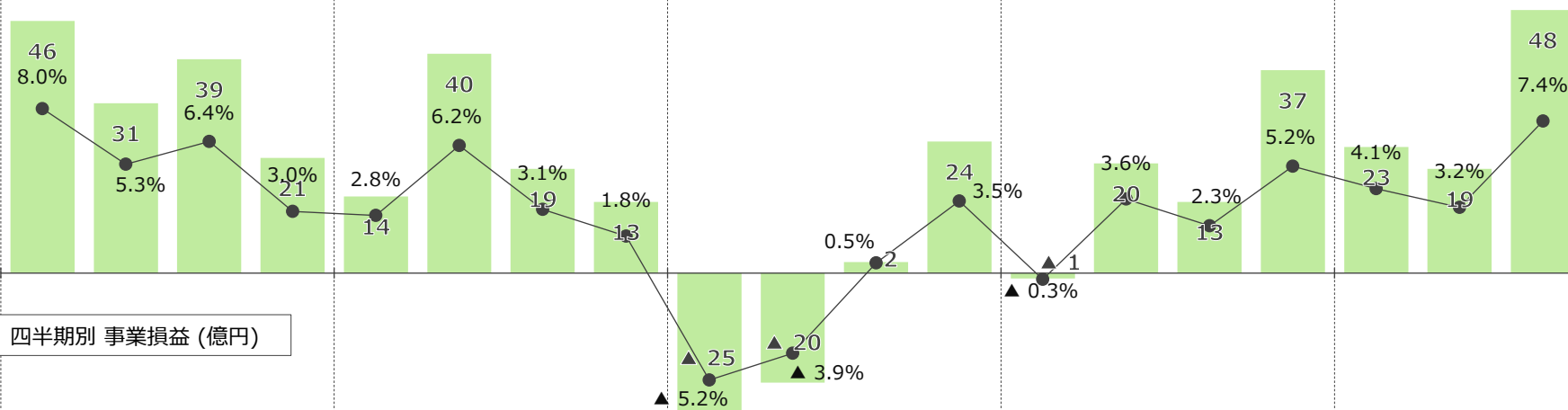
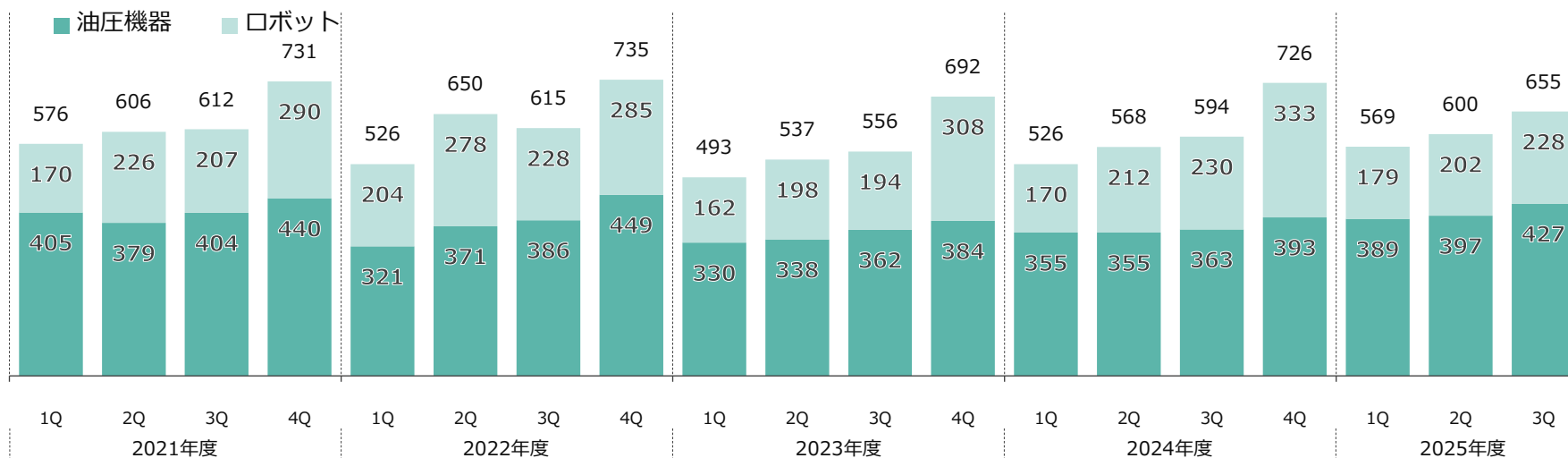


ロボット分野別売上※ (単位：億円)

	'24年度	'25年度	増減
車体組立・塗装	232	224	▲ 7
	418	(予) 380	▲ 38
半導体	248	269	+ 21
	348	(予) 370	+ 22
一般産機・その他	193	181	▲ 11
	274	(予) 285	+ 11
合計	673	675	+ 2
	1,041	(予) 1,035	▲ 6

※ 本表数値はセグメント間売上を含む

四半期別 売上収益 (億円)



四半期別 事業損益 (億円)

事業環境・受注動向

● 油圧機器

中国市場	中国以外の地域の市場
<ul style="list-style-type: none"> 不動産不況の長期化等により需要が低迷していたものの、輸出機を中心に回復が本格化 特に鉱山用の大型機向けやアフリカ、東南アジア地域への輸出機向けの注文数が増加 	<ul style="list-style-type: none"> 欧州市場の停滞は底を打ち、緩やかな回復傾向
	中長期的な建設機械市場の動向
	<ul style="list-style-type: none"> 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、過酷な作業環境に起因する自動化・自律化、遠隔操作が進む

● ロボット

半導体製造装置向け	一般産機・その他
<ul style="list-style-type: none"> AI分野の成長を主因に2024年度後半から需要は回復傾向にある 米国対中規制の影響を受けたものの、確実に好転していく見込み 	<ul style="list-style-type: none"> 米国関税政策や中国の景気低迷に伴い需要は依然低調も、人件費上昇や労働力不足を背景として自動化需要は確実に高まっている

重点施策と具体的な取り組み



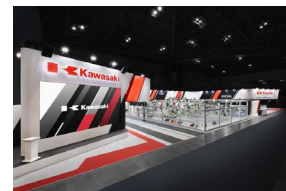
油圧事業の発展に向けた施策

建機向け新製品開発/市場開拓	アフターセールス事業の強化
<ul style="list-style-type: none"> 高い制御技術・開発力で電動化・自動化、遠隔操作に対応し、市場を開拓 	<ul style="list-style-type: none"> 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	
<ul style="list-style-type: none"> 水素圧縮機、燃料電池システムなどの開発 防衛関連製品の拡充 	<p>Topics インドネシア現地法人 営業開始</p> <p>インドネシアでの油圧製品の販売体制強化を通じて、東南アジア市場における顧客満足度の向上とブランド力の強化を目指す</p>



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	ブランド力の強化
<ul style="list-style-type: none"> 半導体市場の本格的回復に備えた供給体制整備 新分野（真空/後工程・EFEM・工場自動化etc.）の拡大 	<ul style="list-style-type: none"> オープン戦略の推進と協業・共創の拡大 ソーシャルロボット分野の事業化推進
医療向け事業の強化	
<ul style="list-style-type: none"> 手術支援ロボット hinotori™の普及（メディカロイド社、シスメックス社と共同） 遠隔操作技術等による差別化 	<p>2025国際ロボット展に出展</p> <p>産業用ロボットに加え、四脚モビリティ「CORLEO」やヒューマノイドロボット「Kaleido9」などを展示</p>



2025年度3Q実績（前年同期比）


売上収益 
+349 億円

為替レートが円高に推移した影響はあるものの、北米向け四輪車や先進国向け二輪車の増加などにより増収

事業利益 
▲224 億円

増収はあるものの、関税コストの上昇に加え、米国パワースポーツ市場における競争環境激化を背景とした採算性の低下、増産投資に伴う固定費の増加などにより減益

2025年度予想（従来予想比）

売上収益 
±0 億円

大きな変動はなく、見通しを据え置き

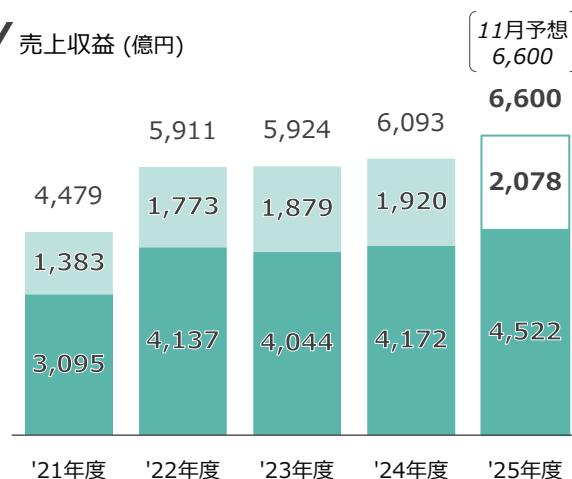
事業利益 
▲95 億円

米国パワースポーツ市場における競争環境激化を背景とした採算性の低下などにより、見通しを引き下げ

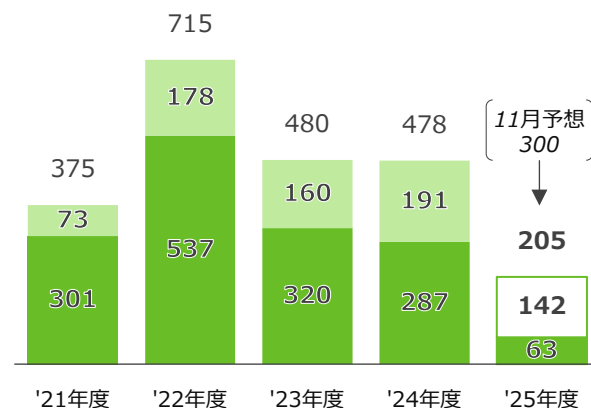
受注高（億円）

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収益と原則同額としているため、定性情報およびグラフの掲載を省略しています

売上収益（億円）



事業利益（億円）



(注) グラフは濃色部が1-3Q、淡色部が4Qを表します

3 セグメント別詳細情報 – パワースポーツ&エンジン

(単位：億円)

	'24年度 3Q実績	'25年度 3Q実績	前年同期比	'24年度 通期	従来予想	修正予想	前期比	従来予想比	4Q予想
売上収益	4,172	4,522	+ 349	6,093	6,600	6,600	+ 507	-	2,078
うち 先進国二輪車	1,586	1,650	+ 63	2,453	2,500	2,500	+ 47	-	850
新興国二輪車	726	740	+ 14	992	1,050	1,050	+ 58	-	310
四輪車・PWC	1,170	1,402	+ 232	1,690	2,100	2,100	+ 410	-	698
汎用エンジン	689	728	+ 39	955	950	950	▲ 5	-	222
事業利益	287	63	▲ 224	478	300	205	▲ 273	▲ 95	142
	[利益率] [6.9%]	[1.4%]	[▲ 5.4pt]	[7.9%]	[4.5%]	[3.1%]	[▲ 4.7pt]	[▲ 1.4pt]	[6.8%]

補足情報

地域別販売台数（卸売）

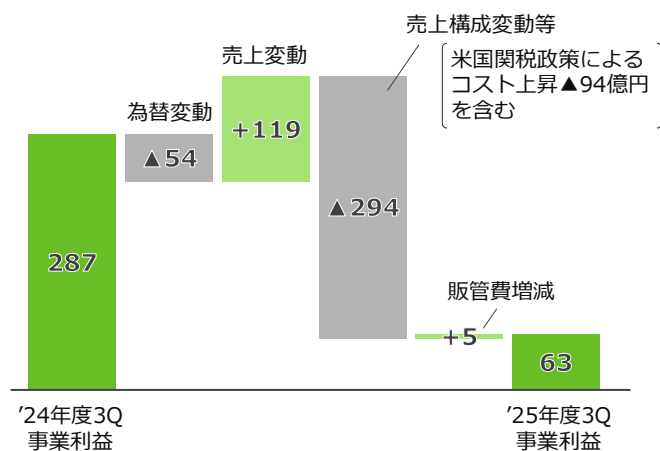
(単位：千台)

		'24年度3Q	'25年度3Q	増減	'25年度(予)
先進国二輪車	日本	18	26	+ 7	
	北米	79	70	▲ 9	
	欧州	46	48	+ 1	
	その他※	7	8	+ 0	
小計		151	152	+ 1	235
新興国二輪車	フィリピン	134	149	+ 14	
	インドネシア	16	12	▲ 3	
	中南米	8	11	+ 3	
	その他※	21	18	▲ 2	
	小計	180	191	+ 11	290
四輪車・PWC	北米ほか	47	56	+ 8	85

(※) 先進国二輪車および新興国二輪車の「その他」に含まれる国または地域における前年同期比増減トレンドは以下のとおり

豪州： 
 中国： 
 タイ： 

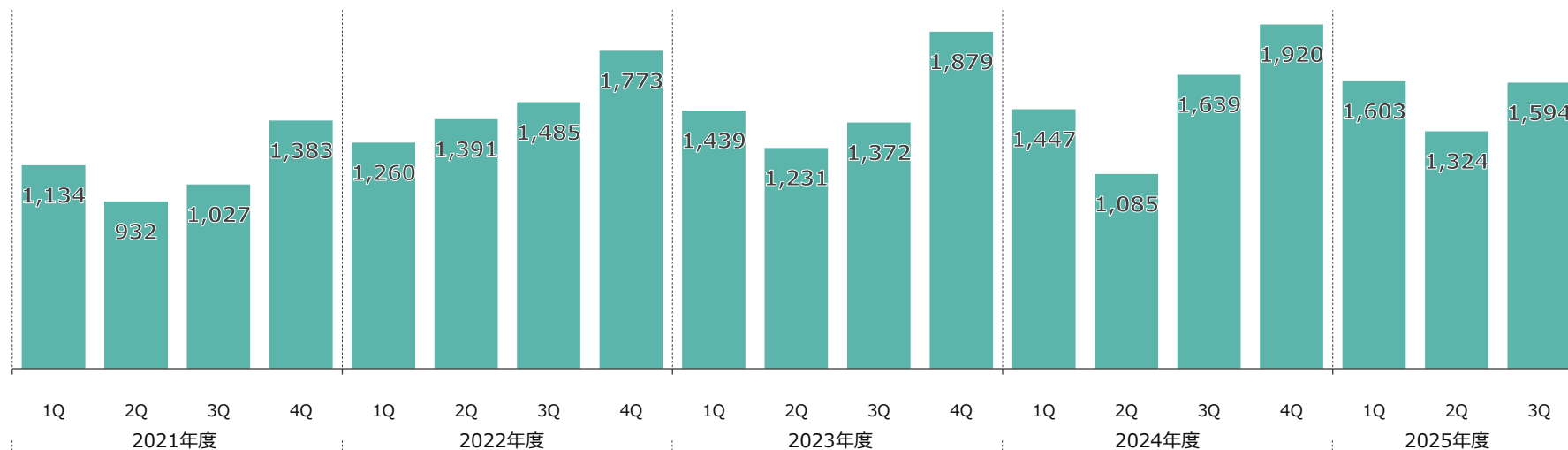
事業利益増減要因（億円）



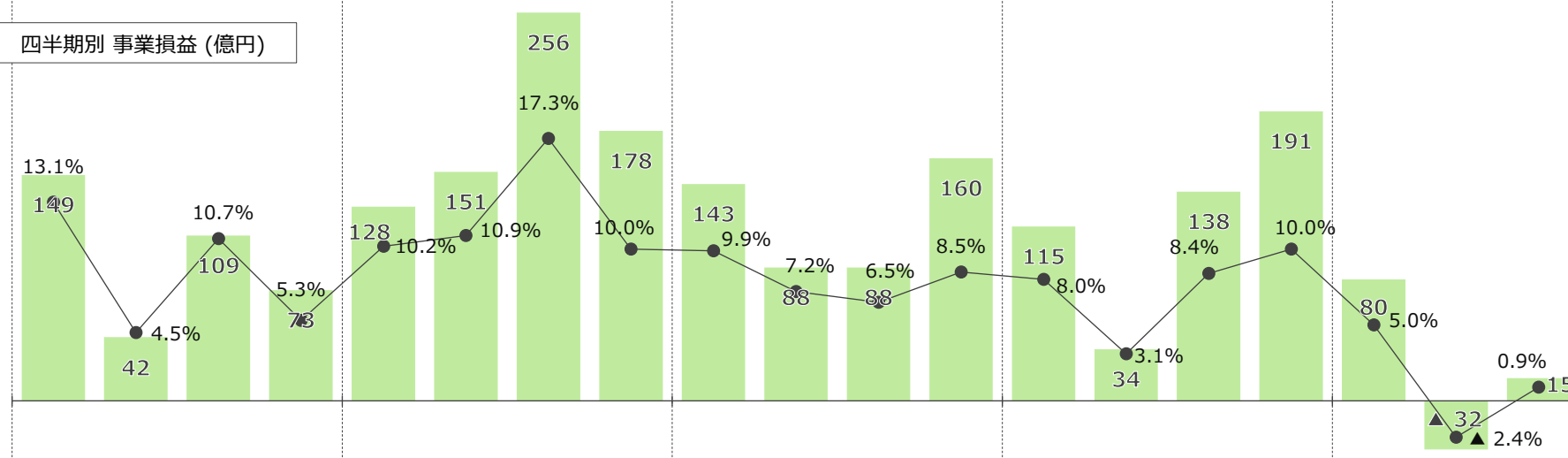
3

セグメント別詳細情報 - パワースポーツ&エンジン

四半期別 売上収益 (億円)



四半期別 事業損益 (億円)



事業環境・受注動向

- 米国（二輪）
 - 小売市場は軟化傾向にあるなか、当社は高いシェアを維持
- 米国（四輪）
 - 中長期的には市場成長を見込むものの、足元はローン金利や燃料価格上昇の影響を受けやすいレクリエーションモデルの販売が軟化
 - 当社は新機種の投入効果やリコール影響の回復に伴いシェアを拡大
- 米国（共通）
 - 関税措置が及ぼす需要減退影響等の懸念
- 欧州
 - 新排ガス規制試行前の駆け込み販売の反動により小売市場は一時的な減少に転じるなか、当社は販促策強化や新機種効果に伴いシェアを拡大
- 東南アジア
 - 一部地域で増加傾向が見られるも、依然としてスポーツセグメントは低水準で推移

重点施策と具体的な取り組み



市場動向に応じた製品の供給

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



伝統と最新技術の融合を実現した
新型「Z900RS」



四輪ビジネスの拡大、脱炭素・電動化対応

- 製品競争力強化に向けた開発投資
- 北米2工場（アメリカ/メキシコ）の効果的かつ柔軟な活用により外部環境の変化に迅速に対応
- ツール・ド・フランス最終ステージにて水素エンジンモーターサイクルのパレードランを実施
- 電動化を軸に幅広い選択枝でカーボンニュートラル社会実現に寄与



水素エンジンモーターサイクルの
パレードラン（フランス・パリ市）



伊藤忠商事グループとの協業推進

- '25年4月 米国にて伊藤忠商事と合併でユーザー向けファイナンス会社Kawasaki Motors Retail Finance, LLC.を設立し、更なる事業拡大と顧客基盤強化を目指す
 - 進捗** '25年12月現在、**35州において事業開始**
 - 計画** '26年度早期の全米展開を目指す
- アジア・中南米・中近東・アフリカ等の新興市場における新規市場開拓等を共同推進中

4

株主還元、その他

Shareholder Returns and Other Information

株主還元方針の変更および通期配当予想の上方修正

— 配当性向基準からDOE基準へ —

変更 前

将来の業績見通し、FCFやD/Eレシオ等の財務状況を総合的に勘案した上で、

中長期的な
連結配当性向の基準 **30%**



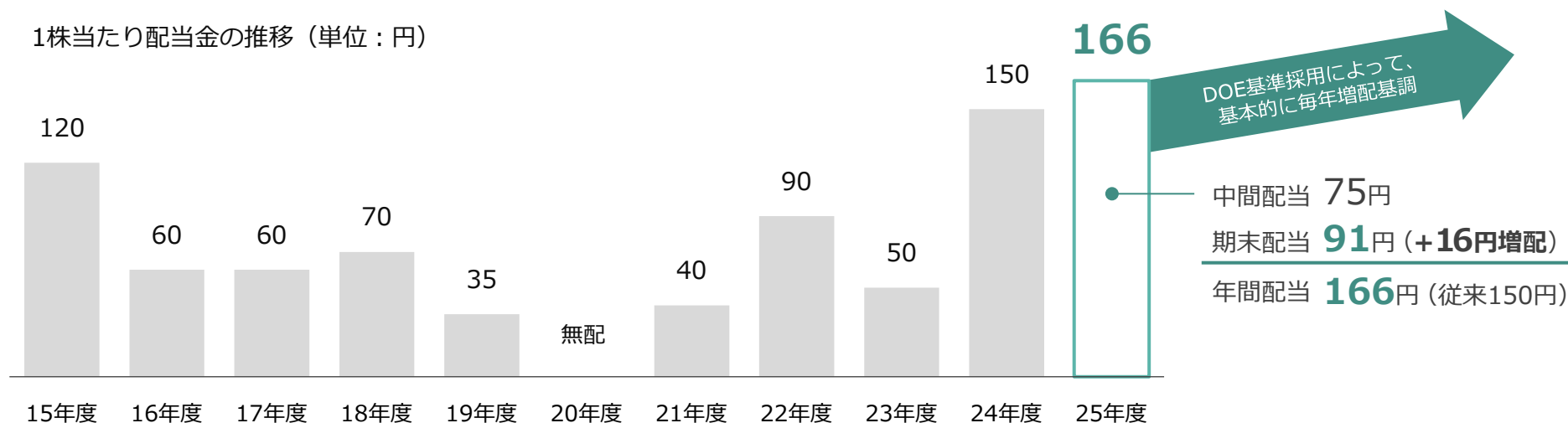
変更 後

長期的な株主価値向上と、より安定的かつ継続的な株主還元を両立するため

株主資本配当率※
DOE 4% を目安

※ DOE = 年間配当総額 ÷ (親会社所有者帰属持分* - その他の資本の構成要素*)
*期首期末平均値を用いる

1株当たり配当金の推移 (単位 : 円)



当社株式の分割について

— 望ましい投資単位の実現 —

目的

投資単位当たりの金額を引き下げることにより、
投資家の皆様がより投資しやすい環境を整え、投資家層の拡大を図るため

内容

分割の割合 : 普通株式 1 株を 5 株に分割

基準日 : 2026年3月31日 (火)

効力発生日 : 2026年4月 1 日 (水)

	分割前	分割後
発行済 株式総数	167,921,800 株	839,609,000 株
発行可能 株式総数	336,000,000 株	1,680,000,000 株

備考

2025年度期末配当金の支払いは、株式分割前の株式数を基準に実施

4 プロジェクトトピックス

世界最大40,000m³型 液化水素運搬船の造船契約を締結 — 商用規模の液化水素サプライチェーン構築に向けて —

- '26年1月 当社は関係会社である日本水素エネルギー（JSE）と造船契約の締結を発表
- 本船は、当社坂出工場（香川県）で建造し、JSEへ引き渡し予定
- JSEは本船を使用し、NEDO GI基金事業「液化水素サプライチェーンの商用化実証」において、以下の実証を2030年度内に実施

- 1 基地と船間での液化水素の荷役実証
- 2 国際間の海上輸送を模した外洋条件下での実証試験



当社プレスリリース
https://www.khi.co.jp/press/release/news_260106-1.pdf



当社の開発した世界初の液化水素運搬船
「すいそ ふろんていあ」

2022年春、日豪間での液化水素の海上輸送および荷役を行うパイロット実証に世界で初めて成功。
延べ5か国を巡航、**10万km**以上航行

貨物タンク容積 **1,250m³**

約**32倍**の大型化

貨物タンク容積 約 **40,000m³**

一般家庭の年間消費電力で約**8万軒分**※相当のエネルギー量を積載可能

貨物タンク断熱システムを新規開発

商用規模での液化水素の大量輸送を実現するために、パイロット船「すいそ ふろんていあ」で実証した技術、得られた知見を元に、さらに高度化した**大型貨物タンクに適用可能な断熱システム**を新規開発。外部からの侵入熱により発生するボイルオフガス(BOG)を低減させる高い断熱性能を持つ

※ 液化水素20万m³が一般家庭での年間消費電力約40万件相当と仮定した場合

4 プロジェクトトピックス

北米における事業安定性の向上と、国内における新たな事業機会の獲得
 ― 標準化と差別化の両立推進による製品競争力の向上 ―



ニューヨーク市交通局向け「R268」型地下鉄電車378両を受注（25/12）

契約金額

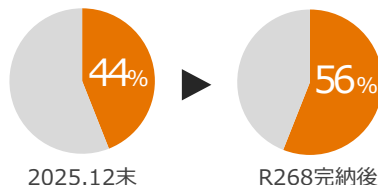
約15億USD（約2,250億円）

納入時期

2028年から2030年にかけて

シェア※

※ ニューヨーク市
 交通局が保有する
 地下鉄車両の
 シェア



「R268」は、現在生産中のR211型地下鉄電車と同一仕様の車両であり、1982年以来累計納入2,900両の豊富な実績と長年にわたる顧客との強固な信頼関係のもと受注が実現

R268を完納することで同交通局が保有する地下鉄車両の約56%がKawasaki製となる見込み



地域鉄道の“未来を変える”電気式気動車「GreenDEC®」を開発



地域鉄道が
 抱える課題

- ⊕ 非電化路線における気動車の老朽化（公共交通の維持）
- ⊕ 環境負荷低減

GreenDECの
 ソリューション

- ✓ 一般的な電車との部品共通化（保守管理性向上・維持コスト減）
- ✓ 車両導入～状態監視・運用支援・部品販売を一貫サポート
- ✓ 水素対応を見据えた構造を採用（鉄道分野の“水素ready”）

アフターセールス
 伸長戦略の一環



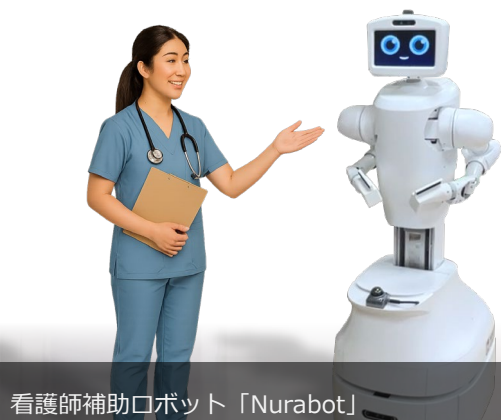
天竜浜名湖鉄道や甘木鉄道など既に**5社**が導入を決定

4 プロジェクトトピックス

AIが変えるロボットの未来

— 次世代ロボットの事業化をリードする —

- 「フィジカルAI」によりロボットが自ら状況判断し、動作を最適化する時代が到来
- 当社は先端技術を有する多数の企業と協業・共同開発に取り組んでおり、ソーシャルロボットをはじめとする次世代ロボットの事業化の加速を図る



看護師補助ロボット「Nurabot」

EMS世界最大の台湾企業である鴻海科技グループ（FOXCONN）と共同開発した看護師の業務補助をこなすソーシャルロボット。NVIDIAのフィジカルAIを実装



未来の4脚型オフロードモビリティ「CORLEO」

ロボティクスとモーターサイクルの技術を融合し、悪路走行できる未来のモビリティ。2025年大阪・関西万博で大きな反響があり開発に着手。2030年サウジアラビア・リヤド万博での披露を目指す



ヒューマノイドロボット「RHP Kaleido 9」

ロボаст性（強靭さ、堅牢さ）の高さを生かし、災害現場での活動などを目指して開発中。2030年頃の市場投入を目指す

Meet Your New Buddy

ロボットは「相棒」へ



25年12月 当社は「Meet Your New Buddy」をコンセプトに、2025国際ロボット展 (iREX2025) に出展

産業用から人との共生を目指す次世代ロボットまで、当社の総合ロボットメーカーとしての技術力をアピールし、大盛況をおさめた

参考情報 - 事業損益増減要因※¹ (2025年度業績予想)

(注) グラフは11月に公表した計画からの変動を示しています

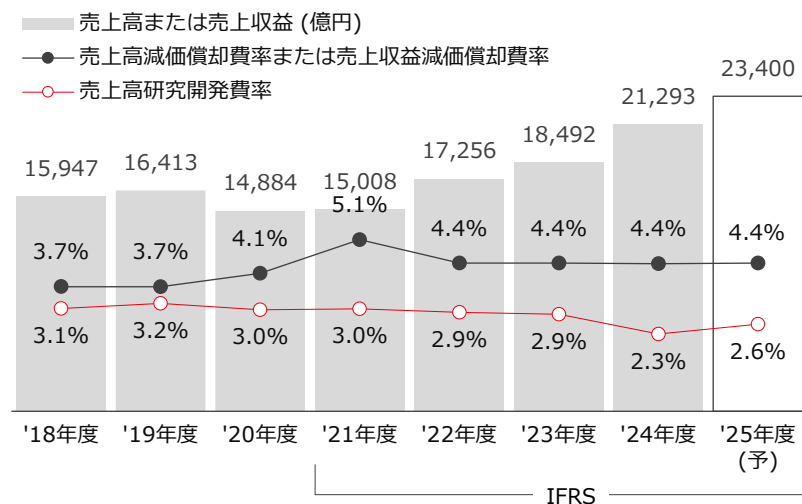
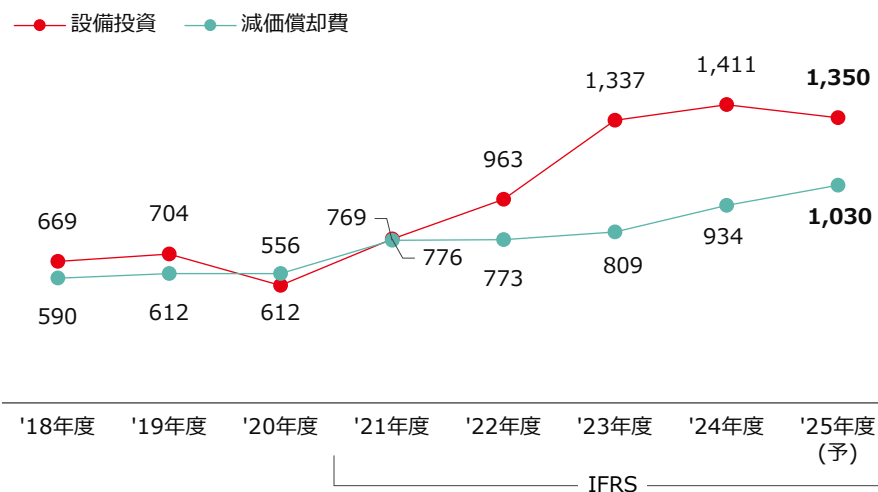


※¹ 増減要因の各数値は当社が一定の基準を定めて算出した概算値です。為替変動影響は、USDとEURを対象として算出しており、その他通貨の変動影響は「売上構成変動・販管費・その他」に含まれています

※² 前提となる米国相互関税率は、日本15%、タイ19%、インドネシア19%、台湾20%などです。なお、一時的に当社が関税等を負担する場合であっても、当該コストを契約等により取引先等に対して100%転嫁可能なものは集計から除外しています

(単位：億円、名)

	'24年度 3Q実績	'25年度		'24年度 通期	'25年度	
		3Q実績	前年同期比		予想	前期比
設備投資	936	1,017	+ 81	1,411	1,350	▲ 61
減価償却費	657	770	+ 113	934	1,030	+ 96
研究開発費	393	393	+ 0	489	605	+ 116
従業員数(期末)				40,640	42,410	+ 1,770
うち国内				29,072	30,690	+ 1,618
うち海外				11,568	11,720	+ 152



● 四半期別受注高推移 (億円)

	2023年度				2024年度				2025年度		
	1Q	2Q	3Q	4Q	1Q	2Q	3Q	4Q	1Q	2Q	3Q
航空宇宙システム	1,187	744	1,392	3,600	882	1,217	4,701	2,027	989	1,861	3,016
航空宇宙	1,044	980	1,080	2,463	543	584	4,356	1,511	651	1,306	2,564
航空エンジン	142	▲ 236	312	1,137	339	633	345	515	338	555	451
車両	164	136	117	469	170	107	132	2,104	148	129	2,579
エネルギーソリューション&マリ	1,023	1,160	628	1,204	1,218	892	2,174	1,135	866	1,509	772
エネルギー・プラント・船用推進	947	932	582	1,125	565	884	976	1,117	815	998	625
船舶海洋	75	227	45	78	653	7	1,197	17	51	511	147
精密機械・ロボット	540	490	546	557	616	630	612	634	639	623	741
油圧機器	366	309	343	342	360	388	337	388	436	421	417
ロボット	173	181	202	214	256	241	274	245	202	202	323
パワースポーツ&エンジン	1,439	1,231	1,372	1,879	1,447	1,085	1,639	1,943	1,602	1,324	1,587
その他	217	270	235	221	233	451	5	242	217	241	228
合計	4,573	4,034	4,292	7,933	4,568	4,384	9,265	8,088	4,463	5,691	8,926

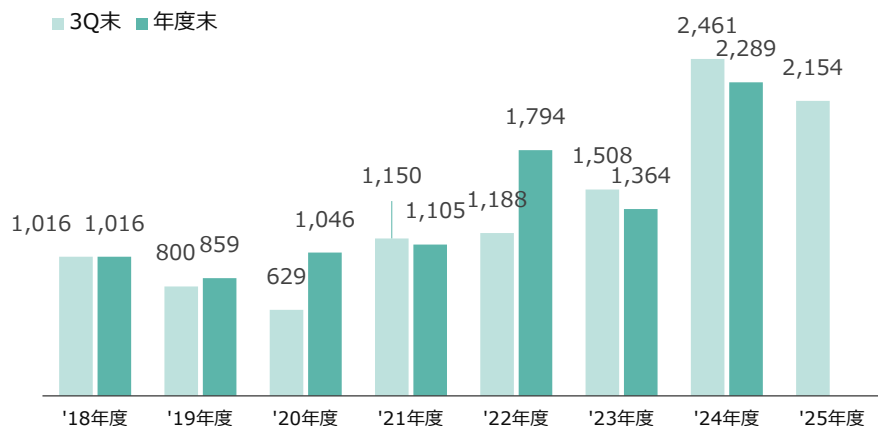
● 防衛省向け受注高・売上収益 (億円)

	'24年度 3Q実績	'25年度		'24年度 通期	'25年度予想			
		3Q実績	前年同期比		従来予想	修正予想	前期比	従来予想比
受注高	6,164	4,431	▲ 1,733	7,747	4,805	5,000	▲ 2,747	+ 195
うち 航空機 他	4,622	3,249	▲ 1,373	5,847	3,415	3,620	▲ 2,227	+ 205
航空エンジン	269	289	+ 20	389	340	365	▲ 24	+ 25
潜水艦、艦艇用主機 他	1,273	893	▲ 380	1,511	1,050	1,015	▲ 496	▲ 35
売上収益	2,416	2,675	+ 259	4,008	4,700	4,600	+ 592	▲ 100
[全社の売上収益に占める割合]	[17.2%]	[17.1%]		[18.8%]	[20.1%]	[19.7%]		
うち 航空機 他	1,618	1,756	+ 138	2,806	3,245	3,150	+ 344	▲ 95
航空エンジン	169	179	+ 10	254	285	300	+ 46	+ 15
潜水艦、艦艇用主機 他	629	740	+ 111	948	1,170	1,150	+ 202	▲ 20

● 受注残高 (億円)

	'24年度3Q末 実績	'25年度3Q末	
		実績	増減
航空宇宙システム	13,297	15,147	+ 1,850
車両	3,970	6,363	+ 2,393
エネルギーソリューション&マリン	8,479	8,407	▲ 72
精密機械・ロボット	1,006	1,092	+ 86
パワー・スポーツ&エンジン	-	15	+ 15
その他	448	491	+ 42
合計	27,201	31,518	+ 4,316

● 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 '25年度 3Q 実績	完工年度				受注残
		'25年度 3Q 実績	'25年度 4Q~	'26年度	'27年度~	
			予定			
LPG運搬船	1	3	1	4	5	10
潜水艦				1	1	2
その他	1				1	1
合計	2	※1 3	1	5	7	※2 13

※1 '25年度3Q完工隻数の総トン数：151,200GT

※2 受注残隻数の総トン数：504,183GT（潜水艦の排水トン数はGTに含まない）

● 地域別売上収益 (億円)

	'24年度3Q 実績	'25年度3Q	
		実績	増減
日本	5,616	6,055	+ 439
米国	4,470	5,143	+ 673
欧州	1,430	1,458	+ 28
アジア	1,938	2,107	+ 168
その他	618	847	+ 229
合計	14,073	15,614	+ 1,540

※ 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

2024年度3Q

	日本	米国	欧州	アジア	その他	合計
航空宇宙システム	1,931	981	585	0	46	3,544
車両	442	942	-	42	-	1,427
エネルギーソリューション&マリッ	1,017	0	17	149	136	1,320
精密機械・ロボット	461	147	102	942	35	1,688
パワー・スポーツ&エンジン	238	2,390	602	590	351	4,172
その他	555	3	1	57	12	630
合計	5,616	4,470	1,430	1,938	618	14,073
[割合]	39.9%	31.8%	10.2%	13.8%	4.4%	100.0%

2025年度3Q

	日本	米国	欧州	アジア	その他	合計
航空宇宙システム	2,121	1,258	459	0	48	3,888
車両	549	1,155	-	62	-	1,767
エネルギーソリューション&マリッ	2,084	4	211	392	299	2,992
精密機械・ロボット	483	154	105	1,023	57	1,825
パワー・スポーツ&エンジン	303	2,567	679	545	426	4,522
その他	512	2	2	83	15	617
合計	6,055	5,143	1,458	2,107	847	15,614
[割合]	38.8%	32.9%	9.3%	13.5%	5.4%	100.0%

● 通貨別損益影響外貨量※1 (億USD、億EUR)

		'24年度	'25年度	
		3Q実績	3Q実績	4Q予想
USD	航空宇宙システム	※2 5.0	※2 6.3	1.7
	車両	2.5	2.6	▲ 0.9
	エネルギーソリューション&マリッ	1.8	2.2	0.1
	精密機械・ロボット	1.0	1.2	0.3
	パワースポーツ&エンジン	5.0	4.9	2.4
	合計	※2 15.3	※2 17.2	3.7
EUR		4.0	4.6	1.0

※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)

'23年度実績	157.09
'24年度実績	163.07
'25年度3Q実績	172.11
'25年度4Q前提	165.00

(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”