



川崎重工業株式会社

2026 年度第 1 四半期決算説明会

2026 年 8 月 7 日

イベント概要

[企業名]	川崎重工業株式会社		
[企業 ID]	7012		
[イベント言語]	JPN		
[イベント種類]	決算説明会		
[イベント名]	2026 年度第 1 四半期決算説明会		
[決算期]	2026 年度 第 1 四半期		
[日程]	2026 年 8 月 7 日		
[ページ数]	55		
[時間]	14:00 – 15:20 (合計：80 分、登壇：22 分、質疑応答：58 分)		
[開催場所]	インターネット配信		
[会場面積]			
[出席人数]			
[登壇者]	1 名 代表取締役 副社長執行役員 山本 克也（以下、山本）		
[アナリスト名]*	野村證券 前川 健太郎 SMBC 日興証券 谷中 聡		

岡三証券

諸田 利春

シティグループ証券

グレアム・マクドナルド

UBS 証券

佐々木 翼

モルガン・スタンレーMUFG 証券 北浦 岳志

*質疑応答の中で発言をしたアナリスト、または質問が代読されたアナリストの中で、
SCRIPTS Asia が特定出来たものに限る

登壇

司会：定刻になりましたので、始めさせていただきます。皆様、本日はお忙しいところ、川崎重工業株式会社の決算説明会にご参加いただきまして、誠にありがとうございます。本日は代表取締役、副社長執行役員の山本より、2026年度第1四半期決算についてご説明いたします。決算説明会の資料はTD ネットに掲載されています。山本からご説明の後、質疑応答を行い、会議全体のお時間は約60分を予定しておりますが、質疑応答の状況により、最大15時半まで延長します。

それでは、山本副社長、よろしくお願いいたします。

山本：副社長の山本です。決算のご説明に先立ち、一言申し上げます。この度の熊本での地震によりお亡くなりになられた方々に対し、謹んで哀悼の意を表するとともに、ご遺族の皆様にご心よりお悔やみ申し上げます。また、被災された皆様にご心よりお見舞い申し上げます。被災地の一日も早い復旧をご心よりお祈り申し上げます。

0 決算・業績見通しハイライト

2026年度第1四半期決算実績

- ✓ 事業利益は**357**億円（前年同期比+152億円）と好調な滑り出し
- ✓ PS&Eは固定費の削減効果に加え、米国IEEPA関税の還付もあり、前年同期を大きく上回る事業利益



2026年度業績見通し

- ✓ 為替前提レート1ドル150円を据え置きつつ、**事業利益を1800**億円（前回公表比+100億円）に**上方修正**

外部環境の
織り込みについて

- 中東情勢影響：9月末に経済活動が正常化するとの仮定を置き、材料調達難による生産遅延など一定程度のリスクを織り込み（詳細はP.17参照）
- 米国関税政策影響：'26年8月7日時点で適用済み及び適用が見込まれる制度・税率で織り込み

それでは決算説明を始めます。

当社、2026 年度第 1 四半期決算は、事業利益 357 億円と好調な滑り出しであり、特にパワースポーツ&エンジンにおいては、固定費削減効果に加え、米国 IEEPA 関税の還付もあり、前年同期を大きく上回る増益となりました。

通期見通しについては、為替レート 1 ドル 150 円と据え置きつつも、事業利益は 1,800 億円と前回公表より 100 億円上方修正しております。以上が概要となります。

1 2026年度1Q決算実績 – サマリー

- ✓ 前年同期比で増収・増益、1Qにおける売上収益・各利益はそれぞれ過去最高を記録
- ✓ 好調な業績に加え、米国IEEPA関税の還付や円安が利益を押し上げ

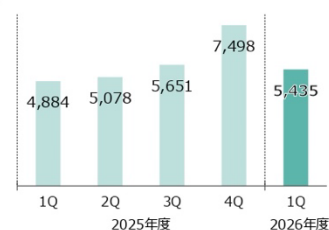
(単位：億円)

	'25年度1Q	'26年度1Q	前年同期比
受注高	4,463	5,257	+ 793
売上収益	4,884	5,435	+ 551
事業利益	205	357	+ 152
	[利益率] [4.2%]	[6.6%]	[+ 2.3pt]
税引前四半期利益	168	347	+ 179
	[利益率] [3.4%]	[6.4%]	[+ 2.9pt]
親会社の所有者に帰属する 四半期利益	42	156	+ 114
	[利益率] [0.9%]	[2.9%]	[+ 2.0pt]
売上加重平均レート(USD/JPY)※1	143.79	158.05	+ 14.26
損益影響外貨量(億USD)※2	5.7	6.6	+ 0.9

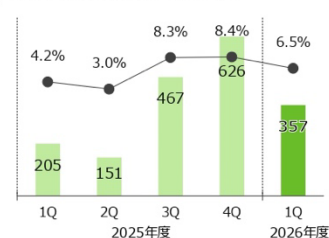
※1 PW1100G-JMエンジンの運航上の重要な問題に係る外貨建返金負債の評価替え影響を除く

※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、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、各四半期には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.51を参照

／ 四半期別 売上収益 (億円)



／ 四半期別 事業利益 (億円), 利益率



では、5 ページより、内容詳細についてご説明いたします。

第 1 四半期の受注高は 5,257 億円、売上収益は 5,435 億円、事業利益は 357 億円、税引前四半期利益は 347 億円と着地、親会社の所有者に帰属する四半期利益は 156 億円となりました。

前年同期比で増収・増益、1Q における売上収益、各利益、それぞれ過去最高を更新しました。

なお、売上加重平均レートはご覧のとおり、前年同期比較では約 14 円の円安、損益影響外貨量は 6.6 億ドルでした。

1 2026年度1Q決算実績 – セグメント別

- ✓ PS&Eは固定費の削減に加え、IEEPA関税の還付や円安効果等により増益 ①
- ✓ 車両は増収を達成する一方、売上構成の変動や1Qへの費用偏重により減益 ②

(単位：億円)

	受注高			売上収益			事業損益		
	'25年度1Q	'26年度1Q	増減	'25年度1Q	'26年度1Q	増減	'25年度1Q	'26年度1Q	増減
航空宇宙システム	989	726	▲ 262	1,015	1,376	+ 360	8	16	+ 8
車両	148	429	+ 281	552	601	+ 48	36	4	▲ 31
エネルギーソリューション&マリン	866	1,252	+ 386	966	869	▲ 97	97	120	+ 23
精密機械・ロボット	639	894	+ 255	569	695	+ 126	23	52	+ 29
パワースポーツ&エンジン	1,602	1,705	+ 102	1,603	1,707	+ 104	80	192	+ 111
その他	217	248	+ 30	176	185	+ 8	16	22	+ 5
調整額※	-	-	-	-	-	-	▲ 58	▲ 52	+ 5
合計	4,463	5,257	+ 793	4,884	5,435	+ 551	205	357	+ 152

※「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

6 ページをご覧ください。

それぞれのセグメントの受注高、売上収益、事業利益の内訳を図表で示しております。

①のとおり、パワースポーツ&エンジンは固定費の削減に加え、IEEPA 関税の還付や円安効果等により、大幅な増益となりました。一方で、②のとおり、車両は売上構成の変動や費用の変調により、減益となりました。

1 2026年度1Q決算実績 – 損益計算書

(単位：億円)

	'25年度1Q	百分率	'26年度1Q	百分率	増減
売上収益	4,884	100.0	5,435	100.0	+ 551
売上原価	3,966	81.2	4,334	79.8	+ 368
売上総利益	918	18.8	1,100	20.3	+ 182
販売費および一般管理費	769	15.8	837	15.4	+ 68
うち 給料および手当	203		239		+ 35
研究開発費	136		137		+ 1
その他	429		460		+ 31
持分法による投資利益	61		75		+ 13
その他の収益および費用(▲は損)	▲ 5		18		+ 24
うち 固定資産売却益	0		0		▲ 0
その他	▲ 6		18		+ 24
事業利益	205	4.2	357	6.6	+ 152

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

7 ページ、損益計算書です。詳細は図表をご覧ください。

1 2026年度1Q決算実績 – 損益計算書

(単位：億円)

	'25年度1Q	百分率	'26年度1Q	百分率	増減
金融収益および費用(▲は損)	▲ 36		▲ 9		+ 27
うち 金融収支(受取配当金含む)	▲ 26		▲ 31		▲ 4
為替差損益	1		② 43		+ 41
その他	▲ 12		▲ 21		▲ 9
税引前四半期利益	168	3.4	347	6.4	+ 179
法人所得税費用	95		160		+ 65
非支配持分に帰属する四半期利益	30		31		+ 0
親会社の所有者に帰属する四半期利益	42	0.9	156	2.9	+ 114

要因説明

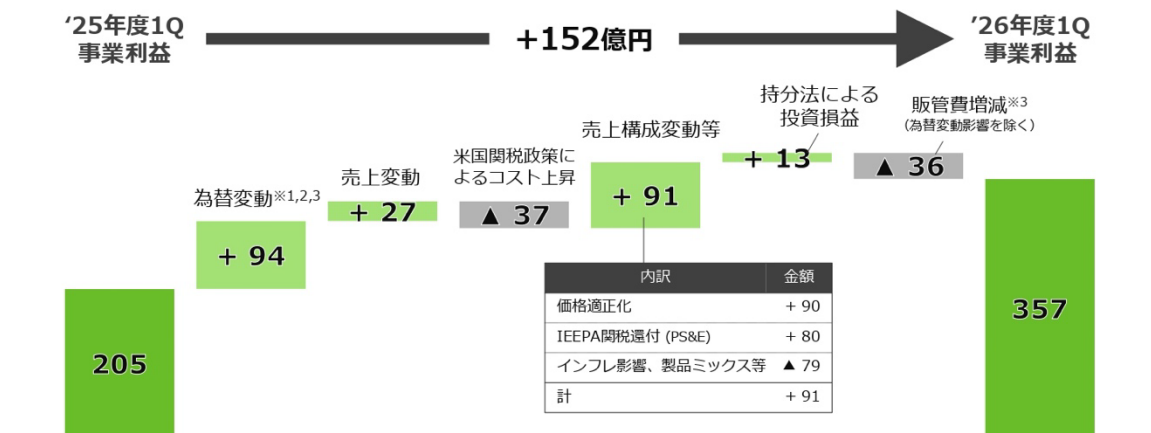
- ② USD/JPYのレート差
 '25年度期末日レート
 159.93円
 '26年度1Q末日レート
 162.45円
 '26年度1Q
 売上加重平均レート
 158.05円
 外貨建債権の換算評価益
 が発生

では、8 ページをお願いします。

②のとおり、四半期末にかけて円安が進行したことから、為替差益が 43 億円計上されております。その結果、親会社の所有者に帰属する四半期利益は、114 億円増加の 156 億円となりました。

1 2026年度1Q決算実績 – 事業損益増減要因

- ✓ 売上変動では航空宇宙システムや精密機械・ロボットの数量増が寄与
- ✓ 売上構成変動では航空宇宙システムや車両で一時的に悪化も、IEEPA関税還付のあったPS&Eで良化



※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（▲18億円）を含む
 ※3 「販管費増減」は損益計算書表示上の増減値から為替変動による影響を控除した増減値を示しています。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）

9 ページです。次に、事業利益の増減要因について説明します。

前年同期と比べて円安に振れたことにより、為替変動では 94 億円の増加となりました。

また、米国関税政策によるコスト上昇について、昨年度は関税施行以前の在庫により、損益影響は限定的なものでしたが、当年度は全面的に関税影響を受けたことから、主にパワースポーツ&エンジンを中心に、37 億円のコスト上昇となりました。

一方、売上構成変動等では、関税等のコストアップに対する価格適正化に加え、IEEPA 関税還付の影響もあり、昨年度に比べて 91 億円と大きく改善、加えて、エネルギーソリューション&マリンにおける持分法損益改善もあり、事業利益は前年同期比 152 億円の改善となりました。

1 2026年度1Q決算実績 – 事業損益増減要因

(単位：億円)

	'25年度1Q 事業利益	増減要因						増減 計	'26年度1Q 事業利益
		為替変動※1	売上変動※1	米国関税政策によるコスト上昇	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	8	※2 26	34	▲ 0	▲ 30		▲ 22	8	16
車両	36	12	3		▲ 39	▲ 0	▲ 7	▲ 31	4
ICT・ソリューション&マリン	97	6	▲ 21		33	16	▲ 11	23	120
精密機械・ロボット	23	10	24	▲ 4	16	▲ 3	▲ 14	29	52
パワー・システム&エンジン	80	40	▲ 15	▲ 33	102	0	17	111	192
その他	16	0	2		4	1	▲ 2	5	22
調整額	▲ 58				2	▲ 0	3	5	▲ 52
合計	205	94	27	▲ 37	91	13	▲ 36	152	357

※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（▲18億円）を含む

※3 為替変動影響を除く

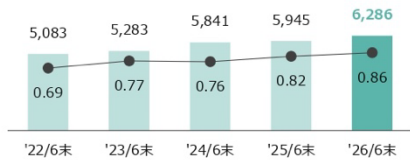
セグメント別明細については、10 ページに示しておりますので、ご参考としてください。

1 2026年度1Q決算実績 – 財政状態計算書

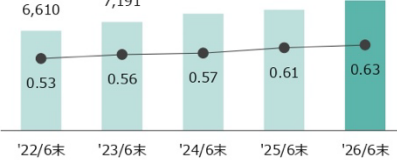
(単位：億円)

	'25年度末	百分率	'26年度 1Q末	百分率	増減
現金および現金同等物	1,154		732		▲ 421
売掛債権（契約資産を含む）	10,363		9,392		▲ 971
棚卸資産	8,221		8,638		+ 416
その他	2,820		3,111		+ 290
流動資産 計	22,560	67.9	21,874	67.0	▲ 685
有形・無形固定資産	6,254		6,286		+ 31
使用権資産	679		655		▲ 23
繰延税金資産	1,194		1,163		▲ 31
その他	2,557		2,676		+ 118
非流動資産 計	10,685	32.1	10,781	33.0	+ 95
資産合計	33,246	100.0	32,655	100.0	▲ 590

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）



要因説明

- ① PS&Eやプラント事業等で減少
- ② 航空宇宙事業やPS&E、エネルギー事業等で増加

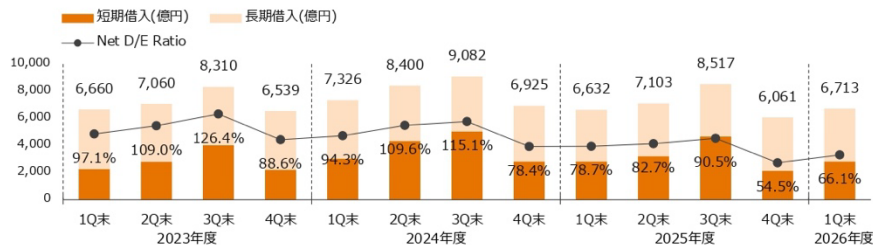
11 ページ、財政状態計算書です。

第1四半期の資産の変動要因については、資料をご参照ください。

1 2026年度1Q決算実績 – 財政状態計算書

(単位：億円)

	'25年度末	百分率	'26年度 1Q末	百分率	増減
買掛債務	5,492		5,240		▲ 251
有利子負債	6,061		6,713		③ + 651
契約負債（前受金）	3,868		3,765		▲ 103
返金負債	833		762		▲ 70
退職給付に係る負債	506		506		+ 0
その他	6,998		6,101		④ ▲ 897
負債 計	23,761	71.5	23,090	70.7	▲ 670
親会社の所有者に帰属する持分	8,781		8,851		+ 70
非支配持分	703		714		+ 10
資本 計	9,484	28.5	9,565	29.3	+ 80
負債および資本合計	33,246	100.0	32,655	100.0	▲ 590



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 航空宇宙事業やPS&Eにおける債権流動化に伴う債務の減少等

補足情報

Cash Conversion Cycle
の推移 (単位：日)

	CCC
'22年度1Q末	146
'23年度1Q末	146
'24年度1Q末	159
'25年度1Q末	148
'26年度1Q末	166

航空宇宙システムやPS&Eにおける売上債権回転日数や棚卸資産回転日数の長期化等により悪化

12 ページです。

負債、純資産の変動要因については、資料でお示しているとおりです。ご参照ください。

1 2026年度1Q決算実績 – キャッシュ・フロー計算書

(単位: 億円)

	'25年度1Q	'26年度1Q	増減
税引前四半期利益	168	347	+ 179
減価償却費	243	265	+ 22
運転資本構成項目の増減額	403	187	▲ 216
うち 売上債権 ^{※1} の増減額(▲は増加)	747	979	+ 232
棚卸資産の増減額(▲は増加)	▲ 295	▲ 368	▲ 73
仕入債務の増減額(▲は減少)	▲ 198	▲ 268	▲ 69
前渡金の増減額(▲は増加)	▲ 147	▲ 40	+ 106
契約負債 ^{※2} の増減額(▲は減少)	297	▲ 114	▲ 411
その他	▲ 893	▲ 1,085	▲ 192
営業活動によるキャッシュ・フロー	▲ 77	▲ 284	① ▲ 206
有形・無形固定資産の取得による支出	▲ 261	▲ 261	▲ 0
有形・無形固定資産の売却による収入	2	0	▲ 1
その他	▲ 122	② 65	+ 187
投資活動によるキャッシュ・フロー	▲ 381	▲ 194	+ 186
フリー・キャッシュ・フロー	▲ 458	③ ▲ 479	▲ 20
借入金および社債の純増減額(▲は減少)	▲ 325	③ 654	+ 980
配当金の支払額(非支配株主への支払を除く)	▲ 128	▲ 154	▲ 26
債権流動化による収入および返済による支出	▲ 379	▲ 344	+ 34
その他	④ 705	▲ 102	▲ 808
財務活動によるキャッシュ・フロー	▲ 127	52	+ 180

※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 '25年度1Q :
航空宇宙事業やプラント事業で売上債権の回収が進んだものの、法人所得税等の支払増加等があり、営業CFでは資金流出
- '26年度1Q :
PS&Eやプラント事業で売上債権の回収が進んだものの、航空宇宙事業における棚卸資産の増加や契約負債の減少により、営業CFでは資金流出
- ② プラント事業における(株)アーステクニカ株式の譲渡対価70億円を含む
- ③ P.12要因説明③参照
- ④ 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

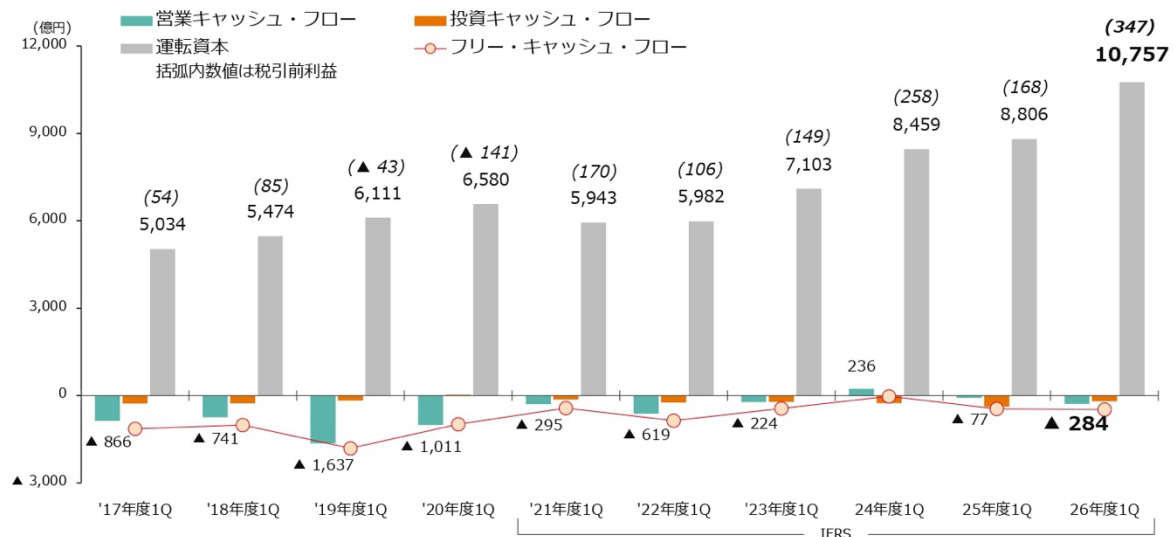
13 ページ、キャッシュ・フロー計算書です。

営業キャッシュ・フローは①のとおり、航空宇宙事業における棚卸資産の増加や契約負債の減少等により、284 億円の赤字となったものの、投資キャッシュ・フローでは②のとおり、子会社であるアーステクニカの株式を古河機械金属殿へ総額 117 億円で売却合意したもののうち、今年度はその 60%、約 70 億円が入金したことから、194 億円の赤字にとどまりました。

その結果、フリーキャッシュ・フローは 479 億円の赤字と、前年同期比でほぼ横ばいの結果で着地しました。

1 2026年度1Q決算実績 – キャッシュ・フロー計算書

- ✓ 外貨建て売掛債権や棚卸資産の円安に伴う増加等もあり、運転資本が大きく増加
- ✓ 26年度1QのFCFは小幅な赤字も、通期では黒字を見込む



14 ページをご覧ください。

過去 10 年のキャッシュ・フロー推移について揭示していますので、ご参考としてください。

2 2026年度業績予想 – サマリー

- ✓ 良好な利益進捗に鑑み、通期の事業利益予想を上方修正
- ✓ リスクは相応に織り込みつつ、更なる業績上振れを目指す

(単位：億円)

	'25年度 実績	'26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	1Q実績	2-4Q予想
受注高	27,391	25,400	24,200	▲ 3,191	▲ 1,200	5,257	18,943
売上収益	23,112	25,600	25,600	+ 2,488	-	5,435	20,165
事業利益	1,451	1,700	1,800	+ 349	+ 100	357	1,443
[利益率]	[6.3%]	[6.6%]	[7.0%]	[+ 0.7pt]	[+ 0.3pt]	[6.6%]	[7.2%]
税引前当期利益	1,455	1,470	1,570	+ 115	+ 100	347	1,223
[利益率]	[6.3%]	[5.7%]	[6.1%]	[▲ 0.1pt]	[+ 0.3pt]	[6.4%]	[6.1%]
親会社の所有者に帰属する 当期利益	1,081	1,100	1,150	+ 69	+ 50	156	994
[利益率]	[4.7%]	[4.3%]	[4.5%]	[▲ 0.1pt]	[+ 0.1pt]	[2.9%]	[4.9%]
税後ROIC	9.0%	8.6%	8.6%	▲ 0.4pt	-	-	-
売上加重平均レート(USD/JPY)	149.08	150.00	-	-	-	158.05	150.00
損益影響外貨量(億USD)※	22.0	25.9	27.9	+ 5.9	+ 2.0	6.6	21.3

※ 為替変動に伴い事業利益に影響を与える外貨量であり、川崎重工業、川崎車両、カワサキモータースのドル建売上からドル建仕入を控除して算出（損失引当済み案件の外貨建売上を含む）。
当該数値のセグメント別内訳はP.51を参照

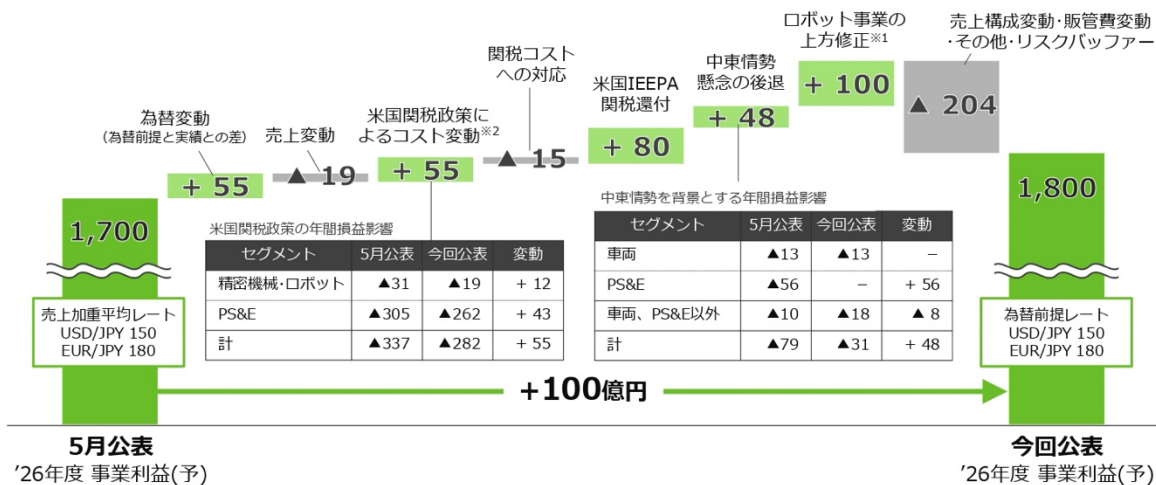
16 ページに移ります。2026 年度の業績見通しです。

冒頭申し上げたとおり、良好な利益進捗に加え、ロボット事業において、係争和解金を獲得したことから、事業利益、税引前当期利益については、それぞれ 100 億円増加の 1,800 億円と 1,570 億円に、親会社に帰属する当期利益も、50 億円増加の 1,150 億円に上方修正しました。

リスクは相応に織り込みつつ、さらなる業績上振れを目指してまいります。

2 2026年度業績予想 – 事業損益増減要因※1

- ✓ 米国関税の負担減やIEEPA関税の還付、中東情勢を背景とした調達リスクの後退など外部環境の好転が顕著も、リスクバッファを織り込み
- ✓ 結果として、ロボット事業の上方修正が全社の上方修正に相当



※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、その他通貨の変動影響は「売上構成変動・販管費変動・その他・リスクバッファ」に含まれています。「ロボット事業の上方修正」に示される金額は他の項目で示される金額と一部重複していますが、重複金額は軽微です。

※2 集計対象となる米国輸入関税は、'26年8月7日時点で適用済み及び適用が見込まれる制度・税率に基づいて試算しています。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

17 ページです。

前回公表から、事業利益変動要因については、スライドのとおりです。

為替前提を上回る円安進行による改善や関税コストの見直し、加えて、IEEPA 関税還付、中東情勢懸念の後退が増益要因となりました。

一方で、市況変動リスク等を考慮し、売上構成変動等で一定程度のリスクバッファを織り込んでおります。

2 2026年度業績予想 – セグメント別

- ✓ 精密機械・ロボットでは係争和解金の獲得や採算性の改善により上方修正 ①
- ✓ PS&Eでは米国IEEPA関税の還付はあるものの、市況変動リスク等を考慮し据え置き ②

(単位：億円)

	受注高				売上収益				事業損益			
	'25年度 実績	'26年度予想 従来予想	'26年度予想 修正予想	修正額	'25年度 実績	'26年度予想 従来予想	'26年度予想 修正予想	修正額	'25年度 実績	'26年度予想 従来予想	'26年度予想 修正予想	修正額
航空宇宙システム	8,109	6,000	6,300	+ 300	6,136	7,200	7,200	-	624	720	720	-
車両	3,191	1,300	1,300	-	2,362	2,300	2,300	-	86	100	100	-
IT・ソフトウェア&ソリューション	5,529	6,500	5,000	▲ 1,500	4,335	4,700	4,700	-	550	690	690	-
精密機械・ロボット	2,785	3,300	3,300	-	2,591	3,100	3,100	-	143	210	310	+ 100
パワーステアリング&エンジン	6,817	7,300	7,300	-	6,828	7,300	7,300	-	227	300	300	-
その他	959	1,000	1,000	-	858	1,000	1,000	-	70	40	40	-
調整額※	-	-	-	-	-	-	-	-	▲ 253	▲ 360	▲ 360	-
合計	27,391	25,400	24,200	▲ 1,200	23,112	25,600	25,600	-	1,451	1,700	1,800	+ 100

※「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

18 ページをご覧ください。

業績予想のセグメント別内訳は図表のとおりです。詳細はセグメントごとのページでご説明します。

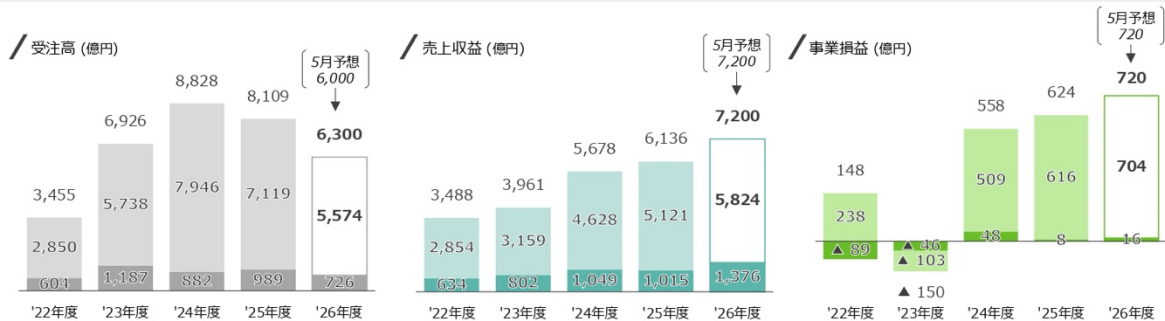
3 セグメント別詳細情報 – 航空宇宙システム

2026年度1Q実績（前年同期比）

受注高	▲	防衛省向けの減少等により減少
▲262 億円		
売上収益	▲	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
+360 億円		
事業利益	▲	増収はあるものの、増産対応費用増などにより微増益
+8 億円		

2026年度予想（従来予想比）

受注高	▲	防衛省向けの増加により見通しを引き上げ
+300 億円		
売上収益	→	大きな変動はなく、見通しを据え置き
±0 億円		
事業利益	→	同 上
±0 億円		



(注) グラフは濃色部が1Q、淡色部が2-4Qを表します

21 ページ、航空宇宙システムです。

第1四半期の実績についてはスライドのとおりです。受注に関しては、防衛省向けの減少等により減少したものの、売上収益については、防衛省向けやボーイング向けの増加により増収、事業利益は増収に伴う増益はあるものの、増産対応費用増により微増にとどまりました。

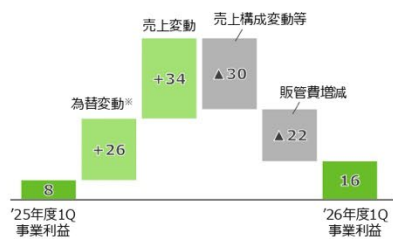
2026年度の見通しですが、前回公表比で受注高は防衛省向けの増加などにより、300億円の上方修正、売上利益については大きな変動はなく、前回公表から据え置きとしております。

3 セグメント別詳細情報 – 航空宇宙システム

(単位：億円)

	'25年度 1Q実績	'26年度		'25年度 通期	'26年度予想				
		1Q実績	前年同期比		従来予想	修正予想	前期比	従来予想比	2-4Q予想
受注高	989	726	▲ 262	8,109	6,000	6,300	▲ 1,809	+ 300	5,574
うち 航空宇宙	651	420	▲ 230	5,708	4,300	4,600	▲ 1,108	+ 300	4,180
航空エンジン	338	305	▲ 32	2,401	1,700	1,700	▲ 701	-	1,395
売上収益	1,015	1,376	+ 360	6,136	7,200	7,200	+ 1,064	-	5,824
うち 航空宇宙	655	930	+ 275	4,456	5,250	5,250	+ 794	-	4,320
航空エンジン	360	445	+ 85	1,680	1,950	1,950	+ 270	-	1,505
事業利益	8	16	+ 8	624	720	720	+ 96	-	704
	[利益率]	[0.8%]	[1.2%]	[10.2%]	[10.0%]	[10.0%]	[▲ 0.1pt]	[+]	[12.1%]

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)

	'25年度		'26年度		1Q比 増減
	1Q	通期	1Q		
767	7	31	6	▲ 1	
777	4	21	7	+ 3	
777X	0	7	3	+ 3	
787	5	64	21	+ 16	

主要航空エンジン分担製造品の売上台数
(単位：台)

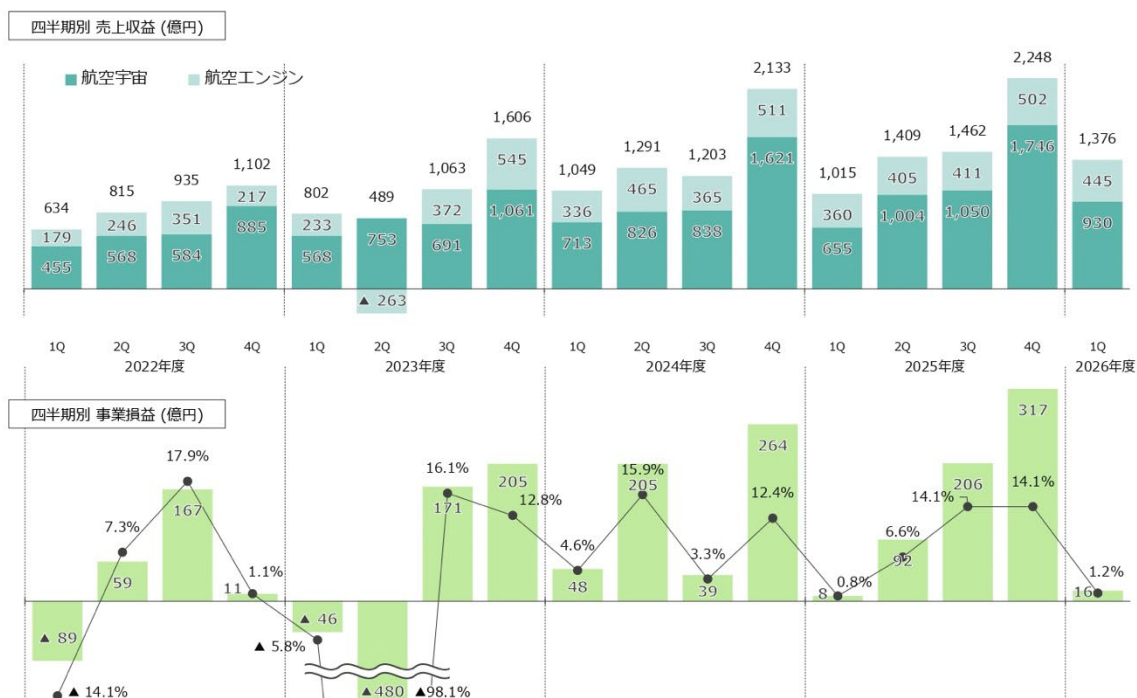
	'25年度		'26年度		1Q比 増減
	1Q	通期	1Q		
V2500	3	21	7	+ 4	
PW1100G	134	666	170	+ 36	

(注) Rolls-Royce向けエンジンは非公表

22 ページに移ります。

本ページでは、航空宇宙、航空エンジン、それぞれの事業の受注高、売上収益やボーイング向けの機数、エンジン売上台数の実績を示しておりますので、ご参考にしてください。

3 セグメント別詳細情報 – 航空宇宙システム



23 ページです。

四半期別の売上収益、事業利益の推移を示しております。過去のトレンドが分かるものであり、こちらをご参考になさってください。

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
- 防衛省向け各製品の開発推進、量産契約の着実な履行



防衛事業にかかる活動強化

- 防衛力強化に向けた7つの重視分野への取り組み推進

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



スタンド・オフ電子戦機
試作機納入（'26年6月）



島嶼防衛用新対艦誘導弾
（出典：防衛装備庁ウェブサイト）



KJ300
ターボファンエンジン



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

24 ページです。

このページは、セグメントの事業環境・受注動向に関する現状と、重点施策、具体的な取組について記しています。特に前回からの変更はございません。

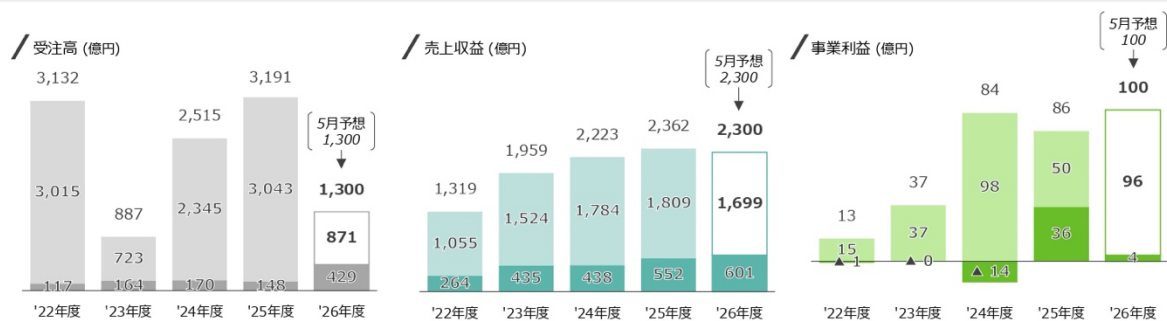
3 セグメント別詳細情報 – 車両

2026年度1Q実績（前年同期比）

受注高	国内向け新型車両を受注したことなどにより増加
+281 億円	
売上収益	国内向けが減少したものの、米国向けが増加したことにより増収
+48 億円	
事業利益	増収はあったものの、売上構成の変動や間接費配賦率の見直しに伴う費用の偏重などにより減益
▲31 億円	

2026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	同 上
±0 億円	



(注) グラフは濃色部が1Q、淡色部が2-4Qを表します

25 ページ、車両です。

第1四半期実績については、スライドのとおりです。前年同期に比べて受注高は増加、売上収益も増加しましたが、事業利益については、売上構成の変動や間接費配賦率の見直しに伴う一時的な費用の集中があったことで減益となりました。

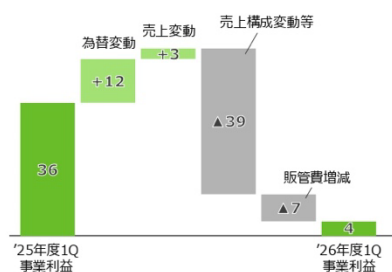
2026年度の見通しですが、大きな変化なく見通しを据え置きとしています。

3 セグメント別詳細情報 – 車両

(単位：億円)

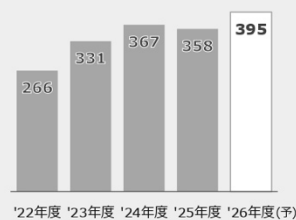
	'25年度 1Q実績	'26年度		'25年度 通期	'26年度予想				
		1Q実績	前年同期比		従来予想	修正予想	前期比	従来予想比	2-4Q予想
受注高	148	429	+ 281	3,191	1,300	1,300	▲ 1,891	-	871
うち 国内・アジア	134	386	+ 252	913	1,260	1,260	+ 347	-	874
北米	14	43	+ 29	2,278	40	40	▲ 2,238	-	▲ 3
売上収益	552	601	+ 48	2,362	2,300	2,300	▲ 62	-	1,699
うち 国内・アジア	176	122	▲ 53	819	735	735	▲ 84	-	613
北米	375	478	+ 102	1,542	1,565	1,565	+ 23	-	1,087
事業利益	36	4	▲ 31	86	100	100	+ 14	-	96
	[利益率]	[6.6%]		[3.7%]	[4.3%]	[4.3%]	[+ 0.6pt]	[-]	[5.7%]

／ 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)



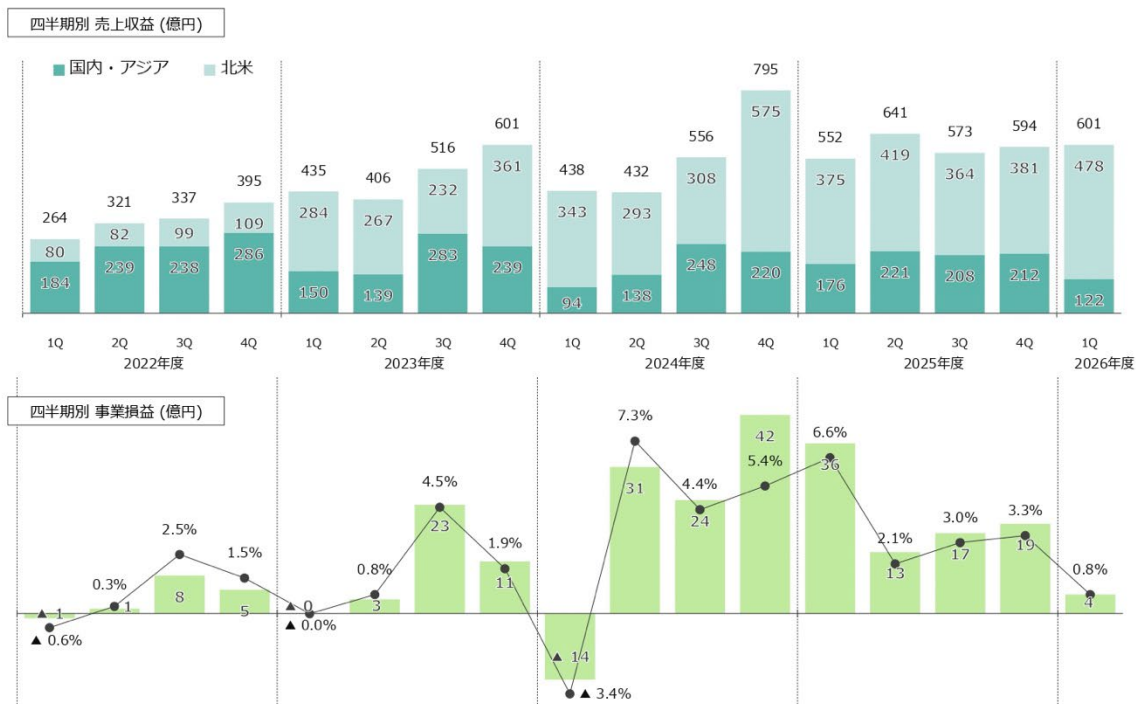
米国ニューヨーク地下鉄向け
R211プロジェクトの進捗状況 ('26年6月末)

- Base契約車両全535両を完納
- Option1契約車両640両のうち、**430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

26 ページに移ります。

本ページでは国内・アジアおよび北米市場でのそれぞれの受注高、売上収益を記載しております。また、参考情報としての現在事業課題として取り組んでいる採算性のよいアフター関連の売上や、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を示していますので、ご参考にしてください。

3 セグメント別詳細情報 – 車両



27 ページには、四半期別の売上収益、事業利益の推移を示していますので、ご参考にしてください。

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
 - 旺盛なインバウンド需要により鉄道車両への投資が継続
- 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
- 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

(補足) 中東情勢の影響について

- 🚂 溶剤等の調達難により当社の生産工程に影響が発生。代替材の入手やグローバル拠点間での調達連携強化により影響最小化を図るとともに、顧客との納期調整交渉を実施

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 2026年度
NYCT R268 地下鉄	▶ 2025年12月に378両を受注済 (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



天竜浜名湖鉄道向け
THG100形電気式気動車
(GreenDEC)

✓ 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「GreenDEC」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

28 ページです。

事業環境・受注動向ならびに重点施策、取組に関し、前回から変更はございません。

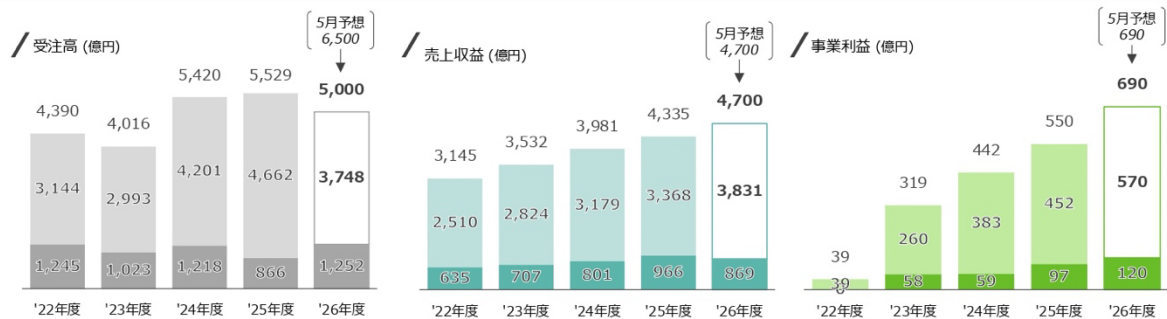
3 セグメント別詳細情報 – エネルギーソリューション&マリン

2026年度1Q実績（前年同期比）

受注高	▲	国内向けゴミ処理施設建設工事を受注したことなどにより増加
+386 億円		
売上収益	▼	エネルギー事業や船舶海洋事業の減収などにより減収
▲97 億円		
事業利益	▲	減収はあったものの、子会社株式の売却益計上や持分法投資利益の増加などにより増益
+23 億円		

2026年度予想（従来予想比）

受注高	▼	プラント事業における大型案件の期ずれにより見通しを引き下げ
▲1,500 億円		
売上収益	→	大きな変動はなく、見通しを据え置き
±0 億円		
事業利益	→	同 上
±0 億円		



(注) グラフは濃色部が1Q、淡色部が2-4Qを表します

29 ページ、エネルギーソリューション&マリンです。

第1四半期実績についてはスライドのとおりです。受注高については、国内向けゴミ処理施設建設工事を受注したことにより増加、売上収益は減少も、事業利益については、子会社株式売却益の計上や持分法投資利益の増加などにより、増益となりました。

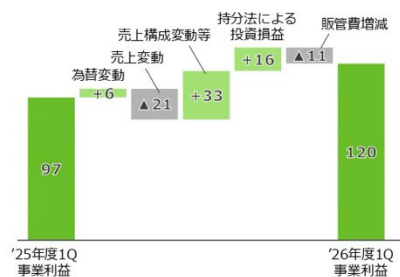
2026年度見通しについて、前回公表比で、受注高に関してはプラント事業の大型案件期ずれにより、見通しを引き下げるものの、売上利益については、大きな変化なく見通しを据え置きとしています。

3 セグメント別詳細情報 – エネルギーソリューション&マリン

(単位：億円)

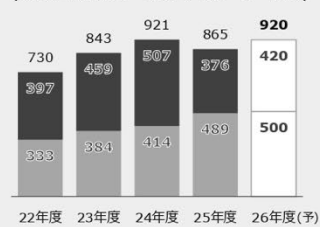
	'25年度 1Q実績	'26年度		'25年度 通期	'26年度予想				
		1Q実績	前年同期比		従来予想	修正予想	前期比	従来予想比	2-4Q予想
受注高	866	1,252	+ 386	5,529	6,500	5,000	▲ 529	▲ 1,500	3,748
うち エネルギー・プラント・船用推進	815	1,214	+ 399	4,562	5,300	3,800	▲ 762	▲ 1,500	2,586
船舶海洋	51	37	▲ 13	966	1,200	1,200	+ 234	-	1,163
売上収益	966	869	▲ 97	4,335	4,700	4,700	+ 365	-	3,831
うち エネルギー・プラント・船用推進	654	596	▲ 58	3,239	3,450	3,450	+ 211	-	2,854
船舶海洋	312	272	▲ 39	1,096	1,250	1,250	+ 154	-	978
事業利益	97	120	+ 23	550	690	690	+ 140	-	570
[利益率]	[10.1%]	[13.9%]	[+ 3.8pt]	[12.7%]	[14.7%]	[14.7%]	[+ 2.0pt]	[-]	[14.9%]
うち 持分法投資利益	61	78	+ 16	237	275	275	+ 38	-	197

事業損益増減要因 (億円)

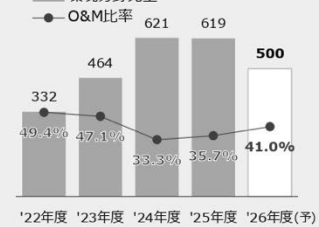


補足情報

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)



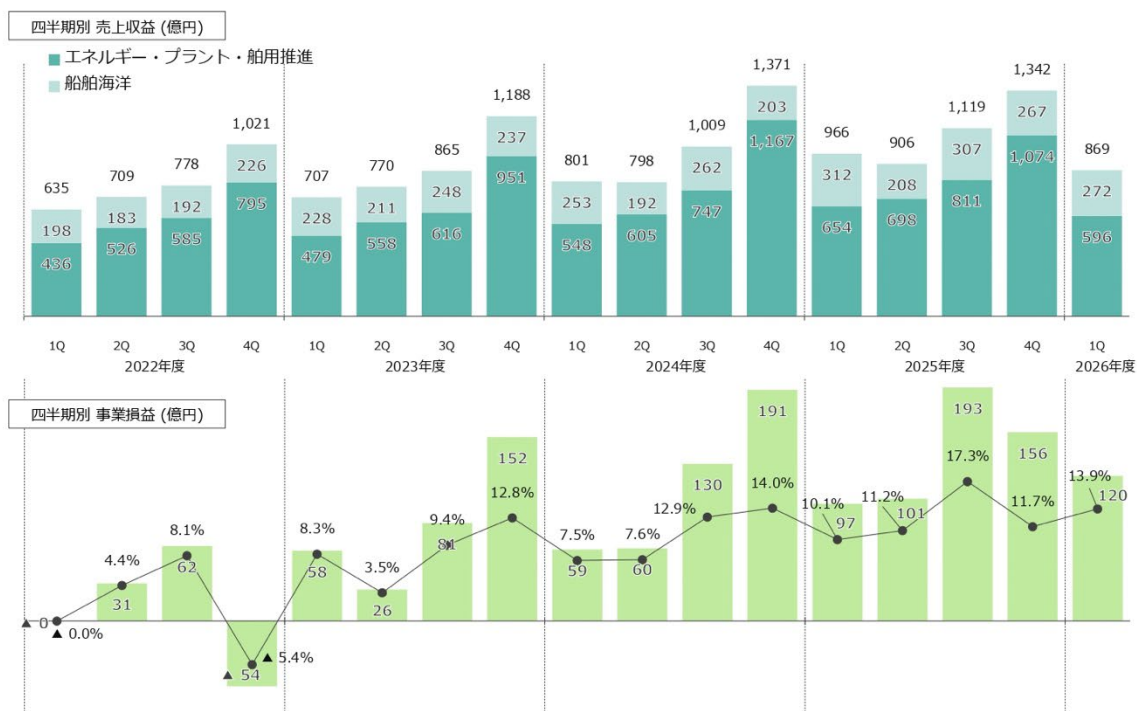
プラント事業における環境分野の売上 (億円)
■ 環境分野売上 ● O&M比率



30 ページに移ります。

本ページにて、エネルギー・プラント・船用推進事業と船舶海洋事業の受注高、売上収益の内訳を記載していますので、ご参考にしてください。

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



31 ページです。

このページは、四半期別の売上収益、事業利益の推移を示しておりますので、ご参考にしてください。

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
- 発電設備及びエネルギーインフラ整備の需要が堅調 - ごみ焼却設備の老朽化更新需要の継続	- データセンター向け分散電源用途のガスタービン引き合いが堅調

● 船舶海洋・船用推進

商船	艦艇・特殊船
- 造船各社は当面の船台を埋めており、商談は先物納期が中心 - 建造コストの上昇や船台需給ひっ迫により船価は高値継続傾向	- 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
- 米国関税政策や中東情勢の影響による物流・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

✓ 脱炭素ソリューションの提供へ向けた取り組み

事例 郡山市富久山クリーンセンター(福島県)にてごみ焼却排ガスのCO₂分離回収実証を開始

- 実際の排ガスでの運転データ取得を通じ、CO₂回収技術の運用面・設備面での課題を抽出し、KCCの事業化や市場展開を加速



郡山市富久山
クリーンセンター内
KCC実証設備

Topics 日刊工業新聞主催
第55回日本産業技術大賞で文部科学大臣賞を受賞

カーボンニュートラル実現に向けた実効性の高い技術に加え、モジュール化による拡張性や施工性の工夫が評価され受賞

✓ 低炭素・脱炭素社会の実現に貢献する製品・サービスの提供

事例 帝人株式会社松山事業所北地区にて水素混焼対応可能なDLE※燃焼器を搭載した8MW級ガスタービンコージェネレーションシステムが稼働

- 燃料転換によりCO₂排出量を大幅削減し、顧客の脱炭素化を支援
- 水素社会を見据えた将来拡張性の高い設備として採用
- 将来の水素混焼へ低コストでの移行が可能



※ Dry Low Emissionの略。水や蒸気の噴射に拠らず燃焼最高温度を制御することでNOx排出量を削減する方式

32 ページです。

重点施策について、脱炭素ソリューションの提供へ向けた取組として、福島県郡山市のクリーンセンターでのゴミ焼却排ガスのCO₂分離回収の実証実験を紹介しました。

また、低炭素・脱炭素社会の実現に貢献する製品・サービスに関するものとして、帝人殿向けに納入した水素混焼対応可能な8メガワット級ガスタービンコージェネレーションシステムの稼働について記しております。

このように、当社は脱炭素社会の実現、また、それまでのエナジートランジション期間での脱炭素・低炭素化に向けた取組を進めておりますので、ご参考としていただければと思います。

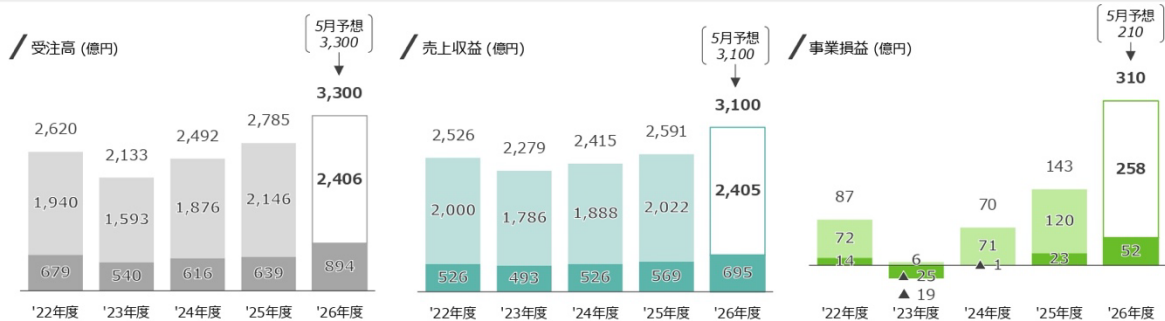
3 セグメント別詳細情報 – 精密機械・ロボット

2026年度1Q実績（前年同期比）

受注高	▲	中国建設機械市場向け油圧機器や半導体製造装置向けロボットの増加などにより増加
+255 億円		
売上収益	▲	同 上
+126 億円		
事業利益	▲	増収などにより増益
+29 億円		

2026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	→	自動車向けロボットの減少はあるものの、半導体製造装置向けロボットの増加により、見通しを据え置き
±0 億円		
事業利益	▲	係争和解金の獲得や採算性の改善により見通しを引き上げ
+100 億円		



(注) グラフは濃色部が1Q、淡色部が2-4Qを表します

33 ページ、精密機械・ロボットです。

第1四半期実績については、スライドのとおりです。中国建設機械市場や半導体製造装置市場が好調であり、当社も同建設機械向けの油圧部品や半導体製造装置向けロボットが伸長、受注、売上、利益ともに前年同期を上回る形で着地しました。

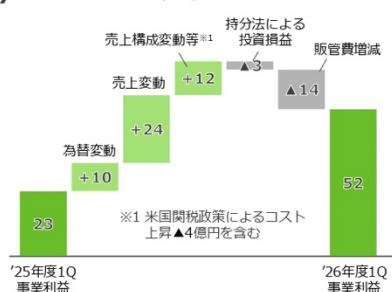
2026年度見通しについては、受注、売上収益こそ大きな変化なく、見通しを据え置くものの、事業利益については、ロボット事業において、係争和解金の獲得や採算性の改善により、100億円上方修正しております。

3 セグメント別詳細情報 – 精密機械・ロボット

(単位：億円)

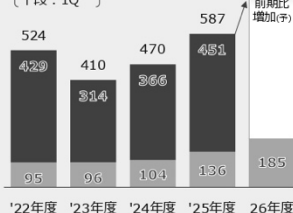
	'25年度 1Q実績	'26年度		'25年度 通期	'26年度予想				
		1Q実績	前年同期比		従来予想	修正予想	前期比	従来予想比	2-4Q予想
受注高	639	894	+ 255	2,785	3,300	3,300	+ 515	-	2,406
うち 油圧機器	436	538	+ 101	1,731	2,100	2,100	+ 369	-	1,562
ロボット	202	356	+ 154	1,053	1,200	1,200	+ 147	-	844
売上収益	569	695	+ 126	2,591	3,100	3,100	+ 509	-	2,405
うち 油圧機器	389	489	+ 99	1,661	1,950	1,950	+ 289	-	1,461
ロボット	179	206	+ 26	929	1,150	1,150	+ 221	-	944
事業利益	23	52	+ 29	143	210	310	+ 167	+ 100	258
[利益率]	[4.1%]	[7.6%]	[+ 3.4pt]	[5.6%]	[6.8%]	[10.0%]	[+ 4.4pt]	[+ 3.2pt]	[10.7%]
うち 持分法投資損益	1	▲ 2	▲ 3	7	5	5	▲ 2	-	7

／ 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^{※2} (単位：億円)

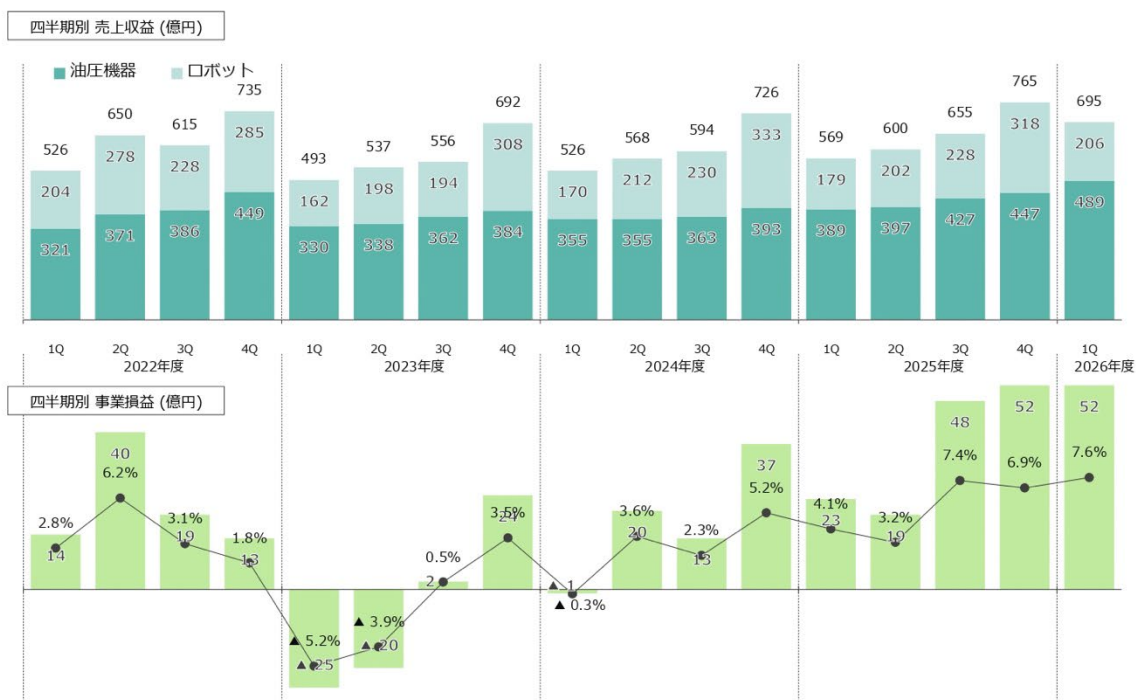
	'25年度	'26年度	増減
車体組立・塗装	58	50	▲ 7
	368	(予) 390	+ 22
半導体	90	125	+ 35
	379	(予) 535	+ 156
一般産機・その他	51	62	+ 11
	278	(予) 350	+ 72
合計	199	239	+ 39
	1,025	(予) 1,270	+ 245

※2 本表数値はセグメント間売上を含む

34 ページに移ります。

本ページでは、精密機械・ロボット、それぞれの事業の受注高、売上収益を記載、また、油圧機器の中国市場向け売上とロボットの分野別売上内訳を示していますので、ご参考にしてください。

3 セグメント別詳細情報 – 精密機械・ロボット



35 ページです。

このページは、四半期別の売上収益、事業利益の推移を示していますので、ご参考にしてください。

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

中国建機向け	中長期的な建設機械市場の動向
- 鉱山用大型機向けやアフリカ、東南アジア地域への輸出機向け需要が堅調	- 燃料高騰による燃費改善要請や環境規制を背景とした電動化・効率化と、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

中国以外の地域の市場
- 米国：パイプライン工事やAIデータセンター関連投資等が市場を牽引
- インド：政府がインフラ予算の大幅拡大を表明、需要増加傾向

● ロボット

半導体製造装置向け	一般産機・その他
- AI分野の急成長および汎用メモリの需要増により増加傾向	- 地政学リスクの高まりにより不透明な状況が継続する一方、人件費上昇や労働力不足を背景としてスマートファクトリー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

新製品開発/市場開拓

- 建機向け電動化・自動化、遠隔操作製品開発
- 油圧機器およびロボット技術応用によるタフロボット技術開発
- 水素圧縮機、燃料電池システム等の開発、防衛関連製品の拡充

グローバル生産体制の見直し

- 艾崎精密機械（蘇州）有限公司での生産拡大によるコスト競争力の高いモデルの展開推進

サービス事業の強化

- 海外販売ネットワークの構築・拡大によるサービス事業の強化



ロボット事業の戦略的挑戦

高付加価値領域への集中投資

- 半導体市場の本格的な成長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

成長分野への投資加速

- 日中開生産体制によるコスト競争力の強化
- 成長分野へのリソースシフトの加速
- ソーシャルロボット事業の具体化（医療・介護）

医療向け事業の強化

- 手術支援ロボット hinotori™の欧州展開（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（FORRO・mapxusとの連携）

- Topics** ※詳細はリンクよりご覧ください
- ✓ フィジカルAI関連の経産省・NEDO公募事業に当社プロジェクトが採択
 - ✓ hinotori™欧州医療機器規則に基づくCE認証取得



量産を開始した新型ジョイスティック型電気リモートコントロールユニット「ERUJ」

36 ページです。

手術支援ロボット hinotori が欧州において、販売認証を取得したことを記載しておりますので、ご参考としてください。

3 セグメント別詳細情報 – パワースポーツ&エンジン

2026年度1Q実績（前年同期比）

売上収益 
+104 億円

先進国向け二輪車の減少等があったものの、汎用エンジンの増加や為替レートが円安で推移した影響などにより増収

事業利益 
+111 億円

米国IEEPA関税の還付や販売促進費の抑制、固定費の減少に加え、為替レートが円安で推移した影響などにより増益

2026年度予想（従来予想比）

売上収益 
±0 億円

先進国二輪車の減少等はあるものの、汎用エンジンの増加などにより、見通しを据え置き

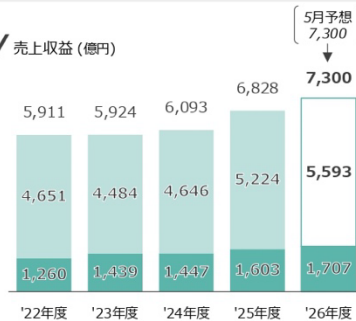
事業利益 
±0 億円

米国IEEPA関税の還付はあるものの、市況変動リスク等を織り込み、見通しを据え置き

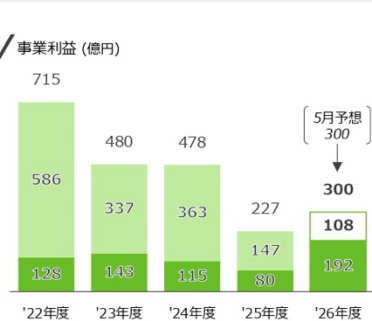
／ 受注高 (億円)

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1Q、淡色部が2-4Qを表します

37 ページ、パワースポーツ&エンジンです。

第1四半期実績については、スライドのとおりです。売上について先進国向け二輪車の減少等があったものの、汎用エンジンの増加や為替レートが円安で推移した影響などにより、前年同期比で増収となりました。

事業利益については、米国 IEEPA 関税の還付や、販売促進費の抑制、固定費の減少に加え、為替レートが円安で推移した影響などにより増益となりました。

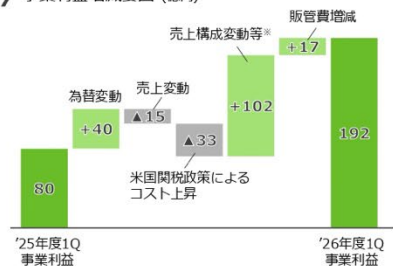
2026 年度見通しについては、全体として売上収益は見通しを据え置き、事業利益についても米国 IEEPA 関税還付による好転はありますが、市況変動リスク等を織り込み、今回は見通しを据え置くこととしました。今後、リスクの見極めとともに、採算性改善を進めることで、事業利益率の早期回復に努めてまいります。

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)

	'25年度 1Q実績	'26年度		'25年度 通期	'26年度予想				
		1Q実績	前年同期比		従来予想	修正予想	前期比	従来予想比	2-4Q予想
売上収益	1,603	1,707	+ 104	6,828	7,300	7,300	+ 472	-	5,593
うち 先進国二輪車	643	603	▲ 40	2,619	2,750	2,700	+ 81	▲ 50	2,097
新興国二輪車	248	261	+ 13	1,026	1,100	1,100	+ 74	-	839
四輪車・PWC	461	492	+ 30	2,114	2,400	2,350	+ 236	▲ 50	1,858
汎用エンジン	249	349	+ 100	1,067	1,050	1,150	+ 83	+ 100	801
事業利益	80	192	+ 111	227	300	300	+ 73	-	108
[利益率]	[5.0%]	[11.3%]	[+ 6.2pt]	[3.3%]	[4.1%]	[4.1%]	[+ 0.7pt]	[-]	[1.9%]

／ 事業利益増減要因 (億円)



※ 米国EPA関税の還付影響+80億円を含む

補足情報

地域別販売台数 (卸売)

(単位：千台)

	'25年度1Q	'26年度1Q	増減	'26年度(予)
先進国二輪車				
日本	10	3	▲ 6	
北米	23	18	▲ 5	
欧州	22	21	▲ 1	
その他※	2	2	+ 0	
小計	59	46	▲ 13	240 → 230
新興国二輪車				
フィリピン	46	42	▲ 4	
インドネシア	3	5	+ 1	
中南米	4	5	+ 1	
その他※	8	7	▲ 1	
小計	63	60	▲ 2	280
四輪車・PWC				
北米ほか	19	20	+ 1	95 → 90

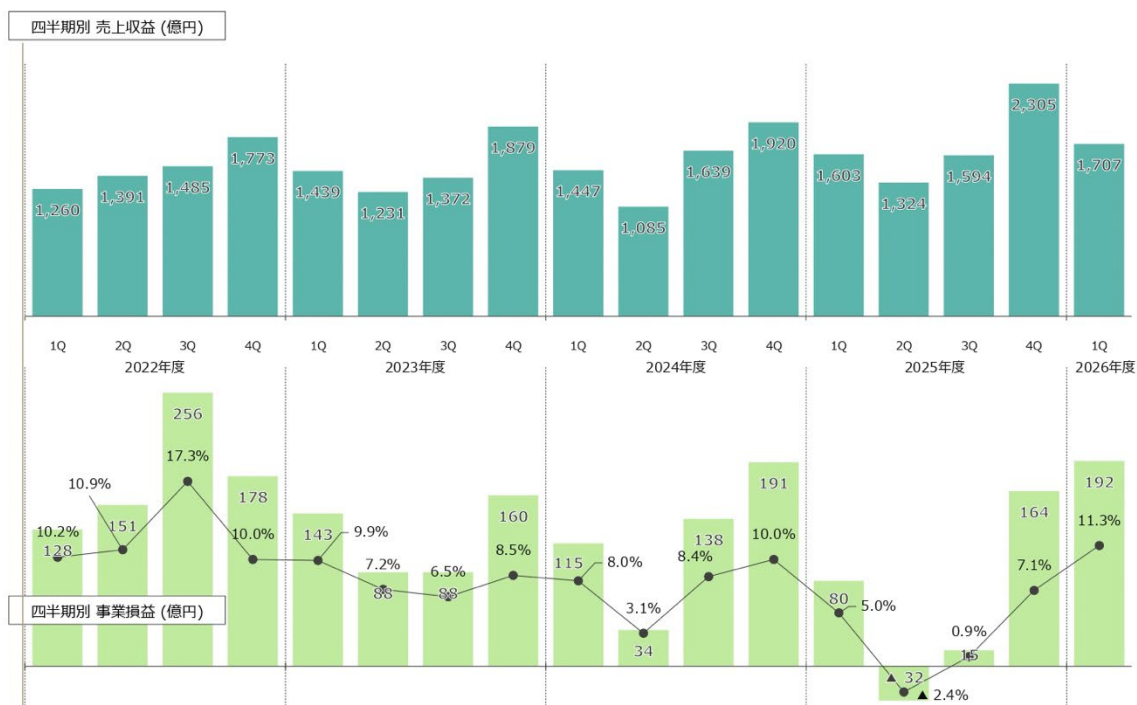
(※) 先進国二輪車および新興国二輪車の「その他」に含まれる国または地域における前年同期比増減トレンドは以下のとおり

豪州： ➡
中国： ➡
タイ： ➡

38 ページに移ります。

本ページでは、先進国二輪車、新興国二輪車、四輪車・PWC および汎用エンジンそれぞれの売上収益を記載、また、二輪車、四輪車・PWC の地域別卸売台数を記しております。今回、先進国二輪および四輪・PWC の売上台数を変更しておりますので、ご参考としてください。

3 セグメント別詳細情報 – パワースポーツ&エンジン



39 ページです。

このページは、四半期別の売上収益、事業利益の推移を示していますので、ご参考にしてください。

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（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
 - 当社は主力モデルの販売好調により、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
 - 市場が緩やかな回復基調で推移する中、当社は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

(補足) 中東情勢の影響について

- ✳ 溶剤等の調達リスクは継続しているものの、グローバル拠点間での調達連携強化により影響の最小化を図る
- ✳ 新興国中心に燃料代高騰による需要冷え込みの可能性

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

- カワサキブランドに根差した魅力あるモデルの投入
- 需要動向と在庫水準の変化に応じた、機動的な生産・販売



当社初搭載の2ストロークモデル「KX327 SE」



四輪ビジネスの強化

- 北米市場に即したマーケットイン型の商品力向上と収益性改善の両立
- 北米2工場（アメリカ/メキシコ）の効率的かつ柔軟な活用による外部環境変化への迅速な対応



脱炭素社会の実現

- 川崎重工の総合技術力を生かし、電動化や水素エンジンなど多様な選択肢でカーボンニュートラルに貢献



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** '26年6月現在、49州において事業開始。
ダラス拠点の開設により、全米体制の構築完了
 - 計画** データ活用等を通じたファイナンス商品の開発、
利用率向上と優良資産の積み上げを目指す
- 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

40 ページです。

パワースポーツ&エンジンの事業環境、重点施策と具体的な取組について記しておりますので、ご参照ください。

なお、米国におけるリテールファイナンスですが、6月時点で全米49州まで拡大しております。

4 株主還元

配当政策

— '26年度配当見通し —

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^{※1}

DOE 4% を目安として配当

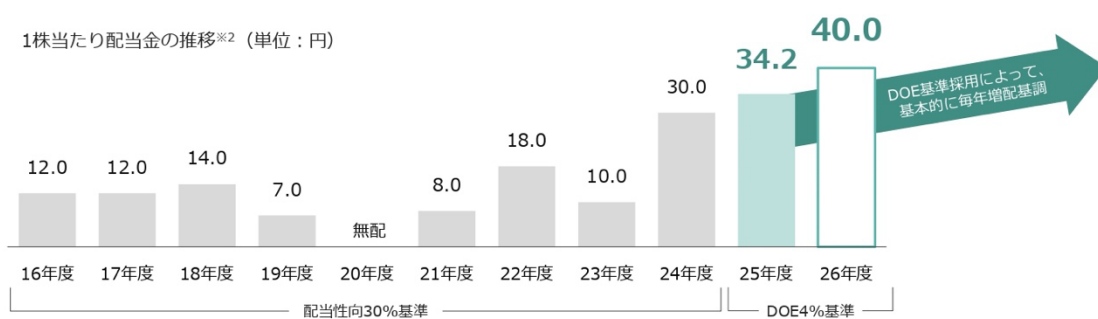
※1 DOE = 年間配当総額 ÷ (親会社所有者帰属持分* - その他の資本構成要素*)
*期首期末平均値を用いる

1株当たり配当金^{※2} (単位: 円)

	'25年度	'26年度 (予)	前期比
中間	15.0	20.0	+5.0
期末	19.2	20.0	+0.8
年間	34.2	40.0	+5.8

※2 '26年4月1日付 株式分割後 (5分割) の株式数を基準として換算

1株当たり配当金の推移^{※2} (単位: 円)



42 ページに移ります。

年間配当額は 40 円と前回公表から変わりございません。

4 プロジェクトトピックス

新株およびCB^{※1}の発行による資金調達を実施

ー 基盤事業の強化と中長期的な成長領域への投資を実行 ー

※1 Convertible Bond: 転換社債型新株予約権付社債
 ※2 内訳 約200億円: 2031年満期CBより
 約505億円: 2033年満期トランジションCBより

- ✓ 新株&CBコンボオファリングにより株価の希薄化を抑え、財務健全性を保ちつつ借入余力を拡大
- ✓ フィジカルAIを戦略軸としてスピーディーに「ものづくり」を革新



43 ページです。

今回、プロジェクトトピックスとして3件ご報告させていただきます。

まず、当社が7月に実施した新株式および転換社債の発行による資金調達についてご説明します。

当社にとって新株式発行は30年ぶり、転換社債の発行は20年ぶりとなる資本性の資金調達であり、合計で約2,000億円を調達しました。既存株主の皆様への影響を十分に考慮し、新株式と転換社債を組み合わせることで、株式価値の希薄化を抑制しつつ、財務健全性を維持し、今後の成長投資に向けた借入余力の拡大を図りました。

新株式発行により調達した資金は、成長領域における生産能力の早期拡大や効率化投資に充当し、短期間での利益成長につなげてまいります。

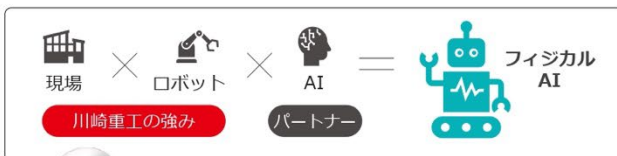
一方、転換社債により調達した資金は、より中長期的な成長が期待される水素事業やフィジカルAIの社会実装に活用してまいります。当社は、フィジカルAIを重要な戦略軸と位置づけ、今回調達した資金を活用しながら、まずは、自社の多様な生産現場を起点として、スピーディーにものづくりの革新を進めてまいります。これにより、収益力の向上と利益成長の加速を実現してまいります。

4 プロジェクトトピックス

フィジカルAIの社会実装を加速

ー フィジカルAIを戦略軸とした成長 ー

- **フィジカルAI開発のカギは、実際に使用が想定される「現場」に関する知見とデータ**
- 当社は、多様な現場を社内にも有する唯一無二のロボットメーカー
- 当社の強みと世界のAIトッププレイヤーの力を掛け合わせ、フィジカルAIの社会実装を推進



ー フィジカルAIの収益化イメージ ー

- 1 **自社適用** フィジカルAIを活用した製造合理化・省人化による収益向上
- 2 **外販展開** フィジカルAIの販売やライセンスサービスの提供
- 3 **製品搭載** モビリティや発電設備など様々な製品にAIを搭載し、高付加価値化

© Kawasaki Heavy Industries, Ltd. All Rights Reserved



関連NEWS

- 01 「Kawasaki Physical AI Center San Jose」
2026年5月 米国シリコンバレーに開設
- 02 NVIDIA、Analog Devices、Microsoft、富士通
とフィジカルAIの社会実装に向け協業



当センターにおける各社との取り組み

- ✓ まずは世界共通の課題である医療・介護分野に注力
- ✓ AIとロボティクスとの融合で、来院から診察、治療、手術、術後ケアまでを一貫して支援する「病院ワンス トップソリューション」の確立を目指す
- ✓ さらに、半導体・自動車など幅広い産業分野やニューモビリティの分野への適用も同時に進める

“ Together, Kawasaki and Nvidia are building the foundation for a new generation of intelligent machines. ”



Mr. Jensen Huang
NVIDIA CEO



Kawasaki
Powering your potential

44

44 ページに移ります。

ここからは、当社が今後の成長戦略の重要な柱と位置づけるフィジカル AI についてご説明します。

当社は、船舶、鉄道車両、航空機、ガスタービンなど、多様かつ高度なもののづくりの現場を自社内に有する極めて特徴的な産業用ロボットメーカーです。フィジカル AI の社会実装においては、実際に技術を適用し、検証し、磨き込む現場を持っていることが大きな強みとなります。

こうした当社の事業基盤に対し、社会の有力な AI プレイヤーからも高い関心をいただいております。当社は、これらのパートナーとの連携を通じて、フィジカル AI の社会実装を加速してまいります。

具体的には、まず、自社の生産現場において、製造プロセスの合理化や省人化を進め、オペレーションコストを下げることで、収益性の向上につなげてまいります。その上で、自社内で蓄積したノウハウやソリューションを外部のお客様にも提供し、新たな売上・利益機会を創出してまいります。

さらに、将来的には船舶、鉄道車両、航空機、モーターサイクルなど当社の幅広いモビリティ製品や発電設備等に AI を組み込むことで、モビリティや設備そのものの自律化を進め、新たな付加価値の創出と収益拡大を目指してまいります。

4 プロジェクトピックアップ

北米・欧州・日本を結ぶ液化水素サプライチェーンの構築

ー 供給・輸送・需要の各領域でパートナーシップが進展 ー

供給
北米における新たな供給地候補の開拓



カナダにおける液化水素サプライチェーン構築に向けたMoU締結

‘26年4月 カナダ・アルバータ州のERHH※1、AIHA※2、Edmonton Globalと液化水素サプライチェーン(SC)構築に向けた覚書を締結

同州は天然ガス資源やCCSインフラを有し、低炭素水素供給拠点の高いポテンシャルを備えるカナダ起点で液化水素の製造、鉄道による陸上輸送及び海上輸送、貯蔵、利活用等の水素SCの構築を検討

当社プレスリリース
https://www.khi.co.jp/pressrelease/news_260422-1.pdf



輸送
海上輸送や出荷・受入インフラを強化



EcoLog社と液化水素サプライチェーンの戦略的提携に関する覚書を締結

‘26年5月 EcoLog社と液化水素SCの中流領域（海上輸送・ターミナル等）での戦略的提携に関する覚書を締結

同社がオランダ・アムステルダム港で開発を進める液化水素回廊構想に川崎重工の製品や技術を活用し、世界各地から欧州需要地への安全かつ安定的な液化水素の供給網構築を目指す

当社プレスリリース
https://www.khi.co.jp/pressrelease/news_260521-1.pdf



需要
欧州需要地への展開を具体化



ドイツ・ハンブルク港を拠点とする液化水素回廊構築へ共同開発で合意

‘26年5月 MB Energy※3およびDaimler Truck AGと、水素SC構築を目的とする共同開発合意書を締結

ハンブルク港を起点とした輸送ルートを構築し、水素の安定供給と欧州のモビリティ分野での水素利活用拡大を目指す

経済性と信頼性を備えた水素SCを構築し、2030年代初頭の運転開始を目指す

当社プレスリリース
https://www.khi.co.jp/news/detail/20260511_1.html



※1 Edmonton Region Hydrogen Hub ※2 Alberta's Industrial Heartland Association ※3 MB Energy Holding GmbH & Co. KG

45 ページです。

最後に、当社が次の中核事業の一つとして注力している水素事業についてご説明します。

ここでは、北米・欧州・日本を結ぶ液化水素サプライチェーンの構築に向け、つくる・運ぶ・ためる・使うの各領域でパートナーシップが着実に進展していることをお示しています。

まず、スライド左側の供給では、カナダアルバータ州の企業と液化水素サプライチェーン構築に向けた覚書を締結しました。豊富な天然ガス資源を有するカナダからの液化水素調達に向け、具体的な取組を進めております。

次に、スライド中央の輸送では、オランダアムステルダム港を中心とした液化水素回廊構想について EcoLog 社と戦略的提携に関する覚書を締結しました。2031 年頃を見据え、当社の製品・技術を活用しながら、液化水素の国際的な供給網構築を推進してまいります。

最後に、スライド右側の需要では、液化水素サプライチェーン構築を目的として、Daimler Truck 社などと共同開発合意書を締結しました。ドイツハンブルグ港を起点とした液化水素輸送ルートの構築や、水素の安定供給、モビリティ分野での水素利活用拡大に向け、2030 年代初頭の運用開始を目指してまいります。

このように、液化水素サプライチェーンの構築に向けた取組は、グローバルで着実に進展しています。当社は、これらのパートナーシップを通じて、水素社会の実現に貢献するとともに、将来の事業成長につなげてまいります。

46 ページ以降には参考情報をつけておりますので、ご参照ください。以上で私からの説明を終了します。

司会：ありがとうございました。

質疑応答

司会 [M]：それでは、質疑応答に入ります。ご質問のある方は、画面上の挙手ボタンをクリックしてください。ご質問の順番が来て、司会者よりお名前を呼ばれましたら、ミュートを解除いただき、会社名、お名前の後にご質問をお願いいたします。ご質問は、お1人様1回につき2問までとさせていただきます。また、環境上、音を出してお話しになりにくい場合などは、Q&A機能からもご質問を承りますが、進行の都合上、先に音声のご質問をお受けした後に、残りのお時間で可能な限りお答えさせていただきます。Q&A機能からのご質問については、司会者より、会社名、お名前、ご質問内容を皆様にお伝えいたします。

まず初めに、アナリスト、投資家の皆様より、音声、Q&A機能の順にご質問をお受けし、その後、メディア関係者の皆様より、音声、Q&A機能の順にご質問をお受けいたします。それでは、質疑応答を開始いたします。

では、まず最初に、野村證券の前川様におつなぎいたします。ミュートを解除し、ご質問をお願いいたします。

前川 [Q]：野村證券の前川でございます。ご説明どうもありがとうございます。では、2問お願いいたします。まず、パワースポーツ&エンジンについてお伺いできればと思っています。今回関税還付の影響が80億円、ファーストクォーターで既に入っていらっしゃると思いますし、通期でもその分加味されているということで、関税還付は、このファーストクォーターワンショットで入って、これでおしまいということでもいいのかということと、あと、販売動向のところの通期の見方ですね。今回300億円の利益自体は据え置かれているという形なんですけれども、卸販売のところも少し下方修正されていると。今回1Qでも2万台で四輪車が来ていますので、4Qから季節性もありながらも、ちょっと落ちているかなと思うんで、このあたりの環境認識、リスクバッファ200億円ということで、全社で捉えていますけれども、パワースポーツのセグメントでは、それをある程度使ってしまうような状況になるのか。ちょっと関税還付の話から、ちょっと細かいところにかけて恐縮なんですけれども、全体感も含めてお話しいただければと思います。お願いいたします。

山本 [A]：ご質問ありがとうございます。まず、関税の還付については、1クォーターで還付されたものだけを反映しておりまして、2クォーター以降に還付されてくるものもあると考えています。かなりの部分が1Qで還付されているということは事実ではあります。それから、もともと計画には、この関税の還付というのは織り込んでいませんということでしたけれども、それを決算の

ほうで反映して、見通しのほうについては、300 億円というのを据え置かせていただいていますのは、まだ中東情勢も不安定ですし、市況の変動のリスクとか、あるいは、在庫調整のリスクとか、いろいろなものを考えて、今回据え置きとさせていただきましたけれども、その 200 億円のバッファがパワースポーツに充てられるというようなことは、あんまりないかなというふうに考えています。

販売状況については、必ずしも今販売の市場マーケットそのものについては、悪くもなく、よくもなく、二輪においては、米国も欧州も、数パーセントは、欧州のほうがもうちょっと伸びているような感じですし、四輪については、かなり伸びています。二輪は、当社の前年比からすると、微減というような状況ですが、四輪については、かなり昨年の同期比よりは大きく伸びてきているというような状況です。

前川 [Q]：この四輪が伸びていらっしゃるというのは、これは卸の 1 万 9,000 台が 2 万台になったということじゃなくて、小売販売とか、そういったリテールの状況をおっしゃっていらっしゃるんですか。

山本 [A]：そうですね。リテールのほうでも、かなりラインナップを増やしたり、製品の改良というのも進んでいますので、そういったものが好感されて、末端のほうでも販売が伸びているという状況です。

前川 [Q]：なるほど。第 4 クォーターが 2 万 7,000 台でしたので、今回 1Q、2 万台でしたから、少し落ちているのかなと思ったんですけれども、それは季節性だったりして、小売が伸びているということであれば、在庫なんかは結構減っているという、そういう理解でこの四輪の台数計画なのでしょうか。

山本 [A]：卸売については、在庫の適正化であったり、販促費の抑制といったことも加味しながら、抑え気味にしているというふうに考えていただいたらいいかなと思っています。

前川 [Q]：分かりました。ありがとうございます。2 点目のところは、精密機械・ロボット、特にロボットについてお伺いできればと思っています。こちら通期計画は 100 億円上方修正されていますけれども、この中に和解金の影響というのがどれくらい入っているのか、今回のファーストクォーターでは、和解金の影響はまだ入っていないのかなと思うんですけれども、この和解金影響の考え方と、あとは、それを除いた部分で、実際ロボットのところ、半導体向け含めて上がってきていると思うんですけれども、どのような状況にあるのか、ファーストクォーターの内容も含めて、ロボットにちょっとフォーカスしながら、状況を教えていただけると幸いです。お願いいたします。

山本 [A]：まず、和解金については、1Q の決算の中には含まれていません。2Q 以降に実現するというふうなものです。今回の上方修正については、和解金の影響というのは、かなりありますけれども、やはり半導体の製造装置向けのロボットの需要というのが非常に伸びてきているということも、非常に大きく効いているというふうに考えていただければと思います。

前川 [Q]：この和解金自体は上方修正 100 億円ですけれども、半分以下みたいなイメージなんでしょうか。

山本 [A]：それよりはもうちょっと上ぐらいかなと。

前川 [M]：なるほど。そんな感じですね。分かりました。

山本 [A]：これは幾らとか言えないので、そこはちょっとご容赦いただければと思います。

前川 [Q]：分かりました。あと、ファーストクォーターで 29 億円増益になっていらっしゃる、売上変動がかなり伸びていますが、これはロボットの関係で、かなり売上変動のところはプラスに出ているのか、去年対比で見たときの増益の中で、結構ロボットが牽引しているのかどうか教えていただければと思います。

山本 [A]：これは油圧が非常に大きく貢献しています。中国からの東南アジア向けだったり、アフリカ向けの鉱山向けの建設機械の輸出だったりとか、それから、その他、アメリカ向けの建設機械のほうも、パイプラインの敷設のプロジェクトであったり、データセンターの建設による建設機械の需要が伸びているということで、当社の建機向けの油機も大きく伸びてきているのに加えて、中国での Eddie 社との合併会社の量産効果というのが非常に出てきているということで、ここがコストダウンと、また増産に寄与してきたということで、油圧の寄与が大きいというふうにお考えいただければと思います。

前川 [Q]：ありがとうございます。では、ロボットの半導体のところは、セカンドクォーター以降で効いてくるような見方のほうがいいということですか。

山本 [A]：はい。そういうふうな形で効いてくると思います。

前川 [M]：よく分かりました。どうもありがとうございます。

山本 [M]：ありがとうございます。

司会 [M]：ありがとうございました。では、次に、SMBC 日興証券の谷中様におつなぎいたします。ミュートを解除し、ご質問をお願いいたします。

谷中 [M]：SMBC 日興証券の谷中でございます。よろしくお願いいたします。

山本 [M]：お願いします。

谷中 [Q]：ちょっと全体としてのお話を伺いたくて、まず、第1クォーターの受注と事業利益の振り返りをしていただきたいんですけども、期初想定と比べてよかったとか、悪かったとか、ピックアップしていただいて、特に航空宇宙システムなんかは、ちょっと昨年もでしたけれども、利益額としては57億円と、通期計画達成できるか若干不安になるかななんて思いながら、いずれにせよ、受注と営業利益と期初想定外のものがあればピックアップして、おさらいいただけるとありがたいです。お願いします。

山本 [A]：まだ1Qなので何ともあれですけども、そんなに大きく気にはしていないんですけども、まず、航空宇宙のセグメントに関して申し上げますと、ほぼ昨年と同じような状況で、いつもちょっとスロースタートなところは否めないんですが、昨年も同じようなレベルの事業利益から、最終的に620億円まで到達していますので、今期についても、全くそういった点では心配はしていません。

想定どおりかなというところと、あと、特に航空機については一時的な費用が増えたということもあります。787の増産に備えたものだったり、あるいは、防衛関係で誘導機の増産に備えた、現存設備を撤去して、建屋を建て直すとか、そういったものに対する費用が先行費用の形でちょっと出たので、利益が低いことに関しては心配していませんし、また、受注に関しても、防衛の関係で300億円ほど前年同期より少なかったんですけども、これももうタイミングの問題で、何かが何か悪さしているとかということではなくて、これはもう後半になって、また出てくるといようなものなので、心配は全くしていないという状態です。

車両に関しては、少し利益が下振れしているんじゃないかというところについても、こちらは昨年の同期は採算性の良い補修工事が売上にあったので、そこと比べると、この第1四半期にはそれがなかったということと、間接費の配賦率を見直したことによって、先行きの受注損失引当というのをここで積んだので、一時的に悪化していますけれども、通期ではほぼ戻るなので、そこも原因が分かっているので心配はしていないということです。

それから、エネルギーソリューション&マリンについても、受注は少し海外の大型案件が期ずれということで、今年度の計画からは、ずらしていますけれども、滑り出しとしてはそんなに悪いものではないかなと思います。精密機械・ロボットは、先ほど前川さんのところでご説明させていただきましたし、パワースポーツ&エンジンについても、先ほど説明させていただいたとおりなので、全体としては、おおむね想定どおりに進んでいるかなという印象でございます。

そこに加えて、非常に期末に円安になったとか、関税の還付が想定外というか、計画に含めていなかったという説明させていただいていますけれども、そういったものが実現したということで、こういういったような結果で着地したというふうに理解しています。

谷中 [Q]：詳細にありがとうございます。2 点目なんですけれども、エネルギーソリューション&マリンのこの大型案件の期ずれなんですけれども、ちょっと不勉強で恐縮なんですけれども、第 4 クォーターに着地しなくて、次の期に後ずれしましたというのは、よくあると思うんですけれども、第 1 クォーター時点で期初の見通しを期ずれで動かすというのは、あんまりなさそうなので、それなりにストーリーがありそうな気がするんですけれども、本当に単なる期ずれでいいのか、あとは、何か具体的な製品とか地域とかあれば、より安心感があるんじゃないかななんて推察するんですけれども、ご解説いただけないでしょうか。

山本 [A]：ちょっとこれは、中東の影響もあったのかもしれないんですけれども、期ずれということだけで、詳細についてはちょっと勘弁いただきたいかなと思っています。

谷中 [M]：ありがとうございます。私からは以上です。

司会 [M]：ありがとうございました。では、次に、岡三証券の諸田様におつなぎいたします。ミュートを解除し、ご質問をお願いいたします。

諸田 [Q]：岡三証券、諸田です。よろしくお願いします。私は船のことをちょっと伺いたいんですけれども、エネルギーソリューション&マリンのところの持分法投資利益について、これはファーストクォーターでも終わって期でもいいんですけれども、この持分法投資利益の中で NACKS、DACKS 以外のものというのがどれぐらいあるのかというのが、まず伺いたいのと、あと、船舶海洋の売上高のうち、これ商船以外というのは、どれぐらいあるのかということをやちょっと教えてください。

山本 [A]：まず、持分法利益の中の NACKS、DACKS 以外というのは、プラント関係でいろいろありますけれども、それはそんなに大きなものではないかなと思います。そこに表示してある数字の大部分は、NACKS、DACKS のものだと考えていただいて構わないと思います。

諸田 [Q]：ありがとうございます。船舶海洋の売上高、ファーストクォーターだと、これは売上高 272 億円のうち、商船以外というのはどれぐらいあるんですか。

山本 [A]：大体 100 億円弱です。

諸田 [Q]：100 億円弱、分かりました。この NACKS、DACKS とかと比べても、坂出と違って利益率は高いんですか。同じぐらいなのか。

山本 [A]：NACKS、DACKS レベルではありませんが、徐々に高くなってきています。

諸田 [M]：高くなってきた、なるほど。分かりました。

山本 [A]：それは LPG アンモニア運搬船 21 隻、同型船で受注したものの、真ん中ぐらいを建造しているんですけれども、やはり同じ船を建造していることによる習熟効果はもちろんですけれども、船価がずっと後半にかけて上がってきているので、今から作る船は、全部前に作ったやつよりも、船価が高くなっていくということで、利益率については、大体一桁台の後半には入っているかなと思いますね。

諸田 [Q]：そうすると、今期の持分法投資利益で 275 億円あって、これに坂出が加わると、300 億円以上は優にあって、そうすると、利益の 2 割以上は船で稼いでいるって理解でよろしいですか。

山本 [A]：2 割に近くということになりますかね。

諸田 [Q]：分かりました。ありがとうございます。あと、それに関わる場所なんですけれども、高市政権は 2035 年に向けて、建造量の倍増を掲げていまして、御社 LNG 運搬船再開みたいな話もありますので、これに多分ついていかれるんだと思うんですが、御社の坂出工場って、三つのドックのうち、新造船で使用しているのは一つだけというふうに聞いています。そうすると、多分御社は設備投資とかをされるんだと思うんですが、もし、されるのであれば、どんなスケジュールで、どんな金額になりそうなのか、また、例えばゴライアスクレーンとかを導入するとか、そういったところまでやっていくのか、ちょっと教えていただきたいのと、併せて、もし NACKS、DACKS のほうの増強なども考えていらっしゃるんだとしたら、教えてください。

山本 [A]：政府は造船を 17 の成長戦略分野の中の一つに指定していますし、また LNG 運搬船を建造していくということについて、ほかの複数の造船会社さんと一緒に検討していくということは、もう報道されているとおりです。ただ、かなり時間もかかることだと思いますし、幾ら投資するかということについては、ちょっと差し控えさせていただきたいなと思います。投資は間違いなくしますし、われわれは、液化水素運搬船の建造に取りかかっているところでもあります。足元のところでは、まず、そこを最優先として必要な投資というのは当然やっていきますし、その中で共通なものというのにも出てくるかなとは思いますが、具体的な投資内容についてはちょっと差し控えさせていただければと思います。

諸田 [M]：分かりました。十分です。どうもありがとうございました。私からは以上です。

司会 [M]：ありがとうございました。では、次に、シティグループ証券のマクドナルド様におつなぎいたします。ミュートを解除し、ご質問をお願いいたします。

マクドナルド [Q]：すいません、山本さん、さっき谷中さんの質問だったかな。航空事業のおっしゃったスロースタート、2年連続のスロースタートですけれども、ちょっともう1回整理するのは、何か一時的なコストをおっしゃったんですけれども、787の増産と防衛関連の先行費用のところで、ちょっともう1回確認していただけますか。

山本 [A]：787については、今足元では8機ですけれども、26年度中に10機というのは、もうボーイングさんのほうで、ずっと言われていることですし、その先、将来的には16機というようなことも報道されているので、そういったところに向けた準備であったり、また、前にちょっと報道されていましたが、それ以外にも新たに部品を製造したりとかというようなところもありますので、そういったものに対する準備であったり、それから、あと防衛関連では、誘導機の増産に備えて、建屋を新設しないといけないなと考えているんですけれども、その建設予定地を整地したりとか、あるいは、そこに今建っているものの撤去をしたりとか、そういう工事が先行する形で今出てきているということで、それが1Qの費用として出てきたということです。

マクドナルド [Q]：確認で、予定どおりですか。

山本 [A]：予定どおりです。

マクドナルド [Q]：分かりました。確認で、イメージでいいんですけれども、これ金額小っちゃいんですけれども、16億円、17億円ぐらいで、利益はほとんど航空エンジンですか。

山本 [A]：そうですね。大半は航空エンジンですね。

マクドナルド [Q]：航空エンジンというところね。ありがとうございます。あと、もう一つは、ちょっと細かいことで申し訳ないけれども、答えられないと思うんですが、最後のトピックスの話がいろいろあって、また何かいろんな水素の話ですけれども、水素のMOUとか、いろいろあるんですけれども、数年前に描いていた水素の売上規模を今年度がもともと1,400億円とか、31年3月で4,000億円ぐらいという目標数字を書き上げたんですけれども、今どのようなイメージですか。例えば、今年の水素関連の売上とか、31年3月ではどのぐらいになるのかと。何か利益なき繁忙的な要素もあるので、いかがですか。

山本 [A]：水素事業の進捗状況や数量計画などについては、この秋に長らく開催できていなかったグループビジョンの進捗報告会をぜひやらせていただきたいなと考えていますので、そこではそういったお話はさせていただきたいなと思っています。

マクドナルド [Q]：分かりました。最後に、最近やっぱり世の中、損益計算書よりキャッシュ・フローにより注目されているんですけれども、ちょっと今回のキャッシュ・フローが、あまり改善し

ているような様子はないんですよ。為替の影響とかいろいろあると思うんですけど、確認で一言で言うと、計画どおりですか。キャッシュ・フローの1Qの滑り出し。

山本 [A]：計画どおりというか、若干運転資金かなり増えているというのは、キャッシュ・フロー計算書の14ページのグラフでも書かせていただいていますけれども、ちょっと3月末が162円と非常に円安だったこともあって、外貨建ての売掛債権とか、棚卸資産が円安に伴って増加して見えるというところもあって、大きく増加はしていますけれども。毎度そうなんですという言い方がよくないんですけれども、いつも1Qは、赤字のフリー・キャッシュ・フローになってしまいますけれども、今年度については、数百億円は必ず黒字、ポジティブなフリー・キャッシュ・フローになるというふうに計画していますので、これは達成できるだろうと思っています。

マクドナルド [Q]：具体的な目標の数字はあるんですか、今年度。

山本 [A]：数百億円規模の黒字にはなるとしています。

マクドナルド [Q]：これ200億円なのか900億円なのか。

山本 [A]：その真ん中ぐらいの、そんなはっきり言えないんで、すいませんけれども。

マクドナルド [Q]：じゃ、400億円から500億円ぐらいのイメージで。三菱重工とIHIがちゃんとキャッシュ・フローの計画出されているんですけれども、御社が出されないは、ちょっと寂しいんです。

山本 [M]：そうですね。そういった期待にも応えていかないといけないというふうには思っています。

マクドナルド [M]：すいません。しつこくて。山本さん、ありがとうございます。またよろしくお願いします。

山本 [M]：ありがとうございました。

司会 [M]：ありがとうございました。では、次に、UBS証券の佐々木様におつなぎいたします。ミュートを解除し、ご質問をお願いいたします。

佐々木 [Q]：UBS証券の佐々木と申します。私からもあの二つ教えてください。一つ目が関税の考え方なんですけれども、スライド番号17番がよくまとまっていると思いますけれども、今回還付が80億円ということなんですけれども、実際に今後どれぐらい関税というのが還付としてあり得るのかというのが、もしあったら教えてください。

あと、御承知のとおり、結構昨今、関税の政策ってのも、かなり変わってしまっていて、6月の初めに鉄鋼・アルミ関税が変わったりとか、直近7月に入って、またいろんな新しい関税政策変わっていると思いますけれども、その影響というのが、結局どういう形で各事業影響があるのかって、ちょっとここにも出ていますけれども、整理してその影響というのを教えていただけないでしょうか。1問目ですが、よろしくお願いいたします。

山本 [A]：まず、あとどれくらいあるかというのと、あと20億円ぐらい還付されるというふうに今考えています。それから、いろいろIEEPAが違憲となったら、今度は122条だとか、それが150日間で終わったと思ったら、今度は301条だとか、いろいろありますけれども、それらは今の見通しの中には全部、一応われわれとして、ちゃんとその変わったものに適した最新ルールに基づいて、計算したものを見通しの中には入れています。これでやっぱり一番大きな影響を受けるのは、やはりパワースポーツ&エンジンなので、いろいろなリスクも含めて、今回据え置きとしました。

佐々木 [Q]：すいません、ちょっと不勉強で申し訳ないんですけれども、パワースポーツ&エンジンのところで結構43億円プラスになっているというのが、結局、関税のどこが変わったのが、どう効いたかというのを教えていただければということと、もともとこの事業、結構やっぱり関税の在り方がどうしても競合他社比で、御社にディスカウントになっていたというところもあると思うんですけれども、これが今の新しい関税のルールで、その競争関係はどうかというのを、ちょっと補足で教えていただけませんか。

山本 [A]：一番効いてきているのは、鉄・アルミ関税ですが、出たり入ったりが非常に複雑ですし、どのタイミングで見るかというので、大きく変わってしまうので、説明が非常に複雑になってしまいます。本日はこれぐらいのレベルでお願いしたいかなと思います。

それから、関税の還付について、今後あと20億円戻って来るかなと言っているのは、計画には未織り込みですので、計画外にあるというふうに考えておいてもらったらいいと思います。

佐々木 [Q]：ありがとうございます。ちなみに、関税も含めたこの競争環境の変化とかがあっていうのはいかがですか。

山本 [A]：これは、もともとUSMCAの適用が競合他社にはある一方で、ネブラスカでつくっている我々には、日本から輸入するエンジンなどの部品に関税がかかって非常に不利というのがあったんですけれども、鉄・アルミ関税が競合他社にかかったり、USMCAの見直しが入るんじゃないかとかいろいろ状況が変わっています。。だから、今だけを切り取ってうちが有利とか、相手が有利とかということは、言えないような感じですね。

佐々木 [Q]：御社的には、前よりはよくなったでいいんですか。状況としては。すみません、不勉強で申し訳ないんですけれども。

山本 [A]：そうですね。前よりは不利じゃなくなったというぐらいのレベルの感じですかね。

佐々木 [M]：なるほど。クリアです。ありがとうございます。

山本 [M]：すいません。

佐々木 [Q]：その上で、2 問目がちょっと私もパワースポーツ&エンジンお伺いしたんですが、38 番のスライドですけれども、ちょっとここ、ご認識をお伺いしたいんですけれども、いろいろと先行き不透明感があるから据え置いたとか分かるんですけれども、実際に収益改善への手応えの認識というのをどう見ていらっしゃるかって教えていただけませんか。といいますと、おっしゃるとおり、関税の還付 80 億円を除いても、1 クォーターは 110 億円の利益が出て、しっかりと一応増益をつくりていまして、昨今の取組でやっているモデルの改善とか、販管費増減とかで結構利益体質も一応安定化してきていると思うんですね。ちょっと先行き不透明感があるから、据え置いたというのは分かるんですけれども、実際にこのパワースポーツ&エンジンの利益率テコ入れという現状を御社様としては、これどのように評価されているか、そこの考え方をぜひ教えていただけませんか。

山本 [A]：目指している方向というのは、収益性の向上に向けて取り組んでいることというのは、この 1Q の結果を見ても、正しいとわれわれ考えています。ただ、まだ 1Q だけなので、これをずっとやり続けていかないといけないということで、まだこの 1Q のレベルで一喜一憂して、上がったから、そもそも関税が入ったからとかで、その見通しを上げたりするのは、ちょっと早計だというふうに考えて、据え置いたような次第でもあります。

まだまだいろいろ費用の見直しだったりとか、短期的にあまり効果がないようなマーケティングの施策みたいなもの見直しとか、いろんなことに取り組んでいるまだ真っ最中でもあるので、もう少しそれらの効果を見極めた上で、反映するなり、据え置くなりということをさせていただきたいというふうに思っています。

佐々木 [M]：大変よく分かりました。ご解説していただき、ありがとうございました。私からは以上です。ありがとうございました。

山本 [M]：ありがとうございました。

司会 [M]：ありがとうございました。では、次に、モルガン・スタンレーMUFG 証券の北浦様におつなぎいたします。ミュートを解除し、ご質問をお願いいたします。

北浦 [Q]：モルガン・スタンレーMUFG 証券の北浦です。1 点だけなんですけれども、17 ページのスライドで、やっぱりちょっとリスクバッファのところの 204 億円、いろいろ何か売上構成変動、販管費変動、その他って書いてあるんですけど、204 億円をそのままリスクバッファと取っちゃっていいのか、少し内訳のイメージだったり、例えば、背景にある少し変えた背景のところを、それぞれの項目で教えていただけると、もうちょっと何かクラリティが上がるかなと思うんですけれども、よろしくお願いします。

山本 [A]：この中の半分ぐらいは、主として、パワースポーツ&エンジンに対するものとして見ている部分はあります。だから 204 億円が全部リスクバッファじゃなくて、それ以外、実際の売上構成変動とか販管費の変動というのもありますけれども、半々ぐらいのイメージでしょうか。

北浦 [Q]：なるほど。その半分、パワースポーツのところ以外の半分というのは、こういった背景で変化があったかというのと、こういった事業だったり、何かイメージ感あればお伺いしたかったんですけれども、いかがでしょうか。

山本 [A]：もう半分については、バッファとまではいえないまでも、各セグメントに散らばっているようなイメージを持っていただければと思います。1Q に実現した為替の影響を含め、少しずつの余裕代が生まれていますが、精密機械・ロボット以外は上方修正をしておりませんので、その差額が 200 億円の半分に該当していくようなかたちになっているかなと思います。

北浦 [Q]：分かりました。あと、中東のここの変化というのは、例えば、前回ですと 80 億円で 6 月末にちょっと解決すればみたいな話だったと思うんですけれども、そこが改善しているので、思ったほどそもそもの影響が出なかったというところだと思うんですけれども、その背景でしたり、今の前提がいつ頃解決か、それとも、年内はちょっと厳しいみたいなのも含めて、これぐらいの改善が見込めるのか、少しそこの解像度も上げていただけると助かるんですが。

山本 [A]：そもそもの中東情勢のリスクというのは 80 億円を見えています。第 1 クォーターの終わるまでに何とか落ち着くという前提で、80 億円入れていたんですけれども、実際、いろんな塗料だったり、あるいはシンナーのような有機溶剤が入手困難だったりというのは、一時期あったんですけれども、それは調達先の多様化だったり、新規調達先の開拓とか、いろんなことを対策して、もうほぼその影響というのは、大丈夫だろうと。今の前提はまだこの状況が 9 月ぐらいまで続くだろうというようなことなんですけれども、当初入れていた 80 億円については、50 億円ぐらいはリリースしました。その 50 億円というのは、パワースポーツ&エンジンが非常に大きな影響を受けるん

じゃないかを見ていたんですけれども、それが何も顕在化しなかったということで、当初見ていた80億円のうち50億円をリリースしたという感じです。

北浦 [M]：大変分かりました。よく説明いただいてありがとうございます。私からは以上です。ありがとうございました。

司会 [M]：ありがとうございました。それでは、以上で質疑応答を終了させていただきます。最後に、山本より一言ご挨拶をさせていただきます。

山本 [M]：本日は大変お忙しい中、当社の決算説明会にご参加いただき、誠にありがとうございます。今後ともどうかよろしくお願いいたします。

司会 [M]：以上で決算説明会を終了いたします。ご参加いただき、ありがとうございました。

[了]

脚注

1. 音声不明瞭な箇所に付いては[音声不明瞭]と記載
2. 会話は[Q]は質問、[A]は回答、[M]はそのどちらでもない場合を示す

免責事項

本資料で提供されるコンテンツの信憑性、正確性、完全性、最新性、網羅性、適時性等について、株式会社 JPX 総研（以下、「当社」という）は一切の瑕疵担保責任及び保証責任を負いません。

本資料または当社及びデータソース先の商標、商号は、当社との個別の書面契約なしでは、いかなる投資商品（価格、リターン、パフォーマンスが、本サービスに基づいている、または連動している投資商品、例えば金融派生商品、仕組商品、投資信託、投資資産等）の情報配信・取引・販売促進・広告宣伝に関連して使用をしてはなりません。

本資料を通じて利用者に提供された情報は、投資に関するアドバイスまたは証券売買の勧誘を目的としておりません。本資料を利用した利用者による一切の行為は、すべて利用者の責任で行っていただきます。かかる利用及び行為の結果についても、利用者が責任を負うものとします。

本資料に関連して利用者が被った損害、損失、費用、並びに、本資料の提供の中断、停止、利用不能、変更及び当社による利用者の情報の削除、利用者の登録の取消し等に関連して利用者が被った損害、損失、費用につき、当社及びデータソース先は賠償又は補償する責任を一切負わないものとします。なお、本項における「損害、損失、費用」には、直接的損害及び通常損害のみならず、逸失利益、事業機会の喪失、データの喪失、事業の中断、その他間接的、特別的、派生的若しくは付随的損害の全てを意味します。

本資料に含まれる全ての著作権等の知的財産権は、特に明示された場合を除いて、当社に帰属します。また、本資料において特に明示された場合を除いて、事前の同意なく、これら著作物等の全部又は一部について、複製、送信、表示、実施、配布（有料・無料を問いません）、ライセンスの付与、変更、事後の使用を目的としての保存、その他の使用をすることはできません。

本資料のコンテンツは、当社によって編集されている可能性があります。