川崎重工業株式会社

2026 年度第 2 四半期決算説明会

2026 年 11 月 10 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 2 四半期決算説明会
[決算期]	2027 年度　第 2 四半期
[日程]	2026 年 11 月 10 日
[ページ数]	65
[時間]	14:00 – 15:30 （合計：AA 分、登壇：31 分、質疑応答：59 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 ゴールドマン・サックス証券　　諫山　裕一郎

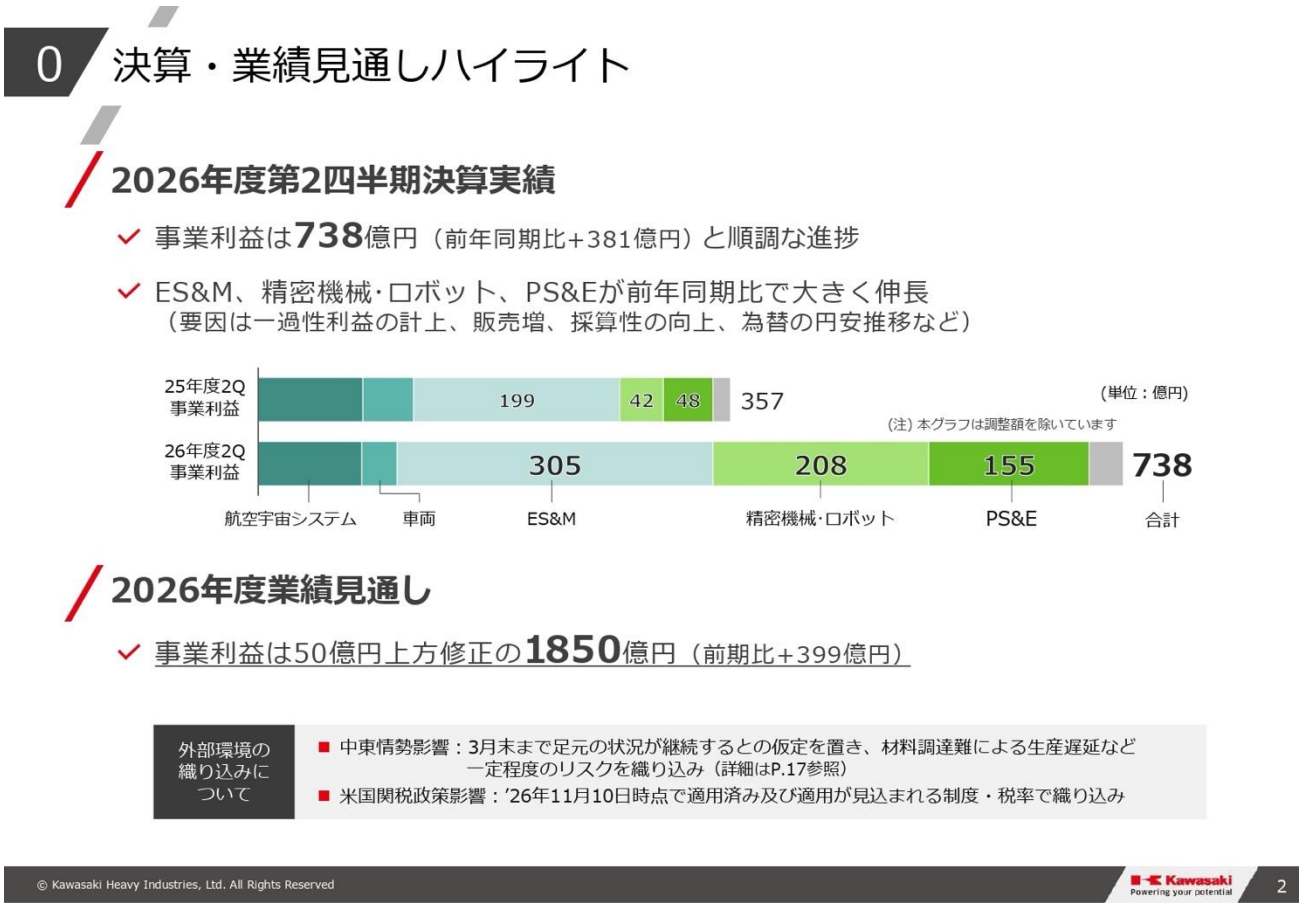
UBS 証券	佐々木　翼
SMBC 日興証券	谷中　聡
大和証券	田井　宏介
シティグループ証券	グレーム・マクドナルド
モルガン・スタンレーMUFG 証券	北浦　岳志

*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 2 四半期決算についてご説明させていただきます。

決算説明会の資料は TDnet 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。当社の 2026 年度第 2 四半期の決算をご説明します。

第 2 四半期累計の事業利益は 738 億円と前年同期比 381 億円の増益となり、順調に進捗しています。エネルギーソリューション＆マリンの子会社株式売却益の計上や、船舶海洋事業の採算性改善、精密機械・ロボットの半導体製造装置向けロボットの伸長や、係争和解金の獲得、パワースポーツ＆エンジンの固定費削減効果や米国 IEEPA 関税の還付などが寄与しています。

通期見通しは、為替前提レートを 1 ドル 150 円で据え置く一方、事業利益は前回 8 月公表値から 50 億円上方修正し、1,850 億円としています。セグメント別では航空宇宙システムを下方修正する一方、エネルギーソリューション＆マリンや精密機械・ロボットを上方修正しています。以上が概要となります。

1 2026年度2Q決算実績 – サマリー

前年同期比で増収・増益、2Qにおける売上収益・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関税還付や係争和解金、円安が利益を押し上げ

(単位：億円)

	'25年度2Q	'26年度2Q 4～6月期	'26年度2Q 7～9月期	'26年度2Q 累計	前年同期比増減
受注高	10,154	5,257	5,154	**10,412**	+ 257
売上収益	9,962	5,435	5,408	**10,844**	+ 881
事業利益	357	357	381	**738**	+ 381
[利益率]	[3.6%]	[6.6%]	[7.0%]	[6.8%]	[+ 3.2pt]
税引前四半期利益	353	347	219	**567**	+ 214
[利益率]	[3.6%]	[6.4%]	[4.1%]	[5.2%]	[+ 1.6pt]
親会社の所有者に帰属する四半期利益	220	156	152	**309**	+ 88
[利益率]	[2.2%]	[2.9%]	[2.8%]	[2.9%]	[+ 0.6pt]
売上加重平均レート(USD/JPY) ※1	145.12	158.05	158.32	**158.18**	+ 13.06
損益影響外貨量(億USD) ※2	11.4	6.6	7.2	**13.8**	+ 2.4

※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、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.54を参照





© Kawasaki Heavy Industries, Ltd. All Rights Reserved

それでは 5 ページお願いします。5 ページより内容詳細をご説明します。

第 2 四半期累計の受注高は 1 兆 412 億円、売上収益は 1 兆 844 億円、事業利益は 738 億円、税引前四半期利益は 567 億円で着地。親会社の所有者に帰属する四半期利益は 309 億円です。前年同期比で増収増益となり、第 2 四半期累計の売上収益、各利益は第 1 四半期に続いてそれぞれ過去最高を記録しました。

好調な業績に加え、米国 IEEPA 関税の還付や係争和解金、円安が利益を押し上げております。なお、売上加重平均レートは 1 ドル 158.18 円と、前年同期比では 13.06 円の円安、損益影響外貨量は 13.8 億ドルでした。

SCRIPTS Asia's Meetings, Globally

1 2026年度2Q決算実績 – セグメント別

- ES&Mは子会社株式売却益の計上に加え、船舶海洋事業の採算性改善等により増益 ①
- 精密機械・ロボットは係争和解金の獲得に加え、建設機械向け油圧機器や半導体製造装置向けロボットが好調を維持し、増収・増益 ②
- PS&EはIEEPA関税還付に加え、固定費の削減や円安効果等により増益 ③

(単位：億円)

	受注高			売上収益			事業損益		
	'25年度2Q	'26年度2Q	増減	'25年度2Q	'26年度2Q	増減	'25年度2Q	'26年度2Q	増減
航空宇宙システム	2,851	**2,041**	▲ 810	2,425	**2,826**	+ 400	101	**100**	▲ 1
車両	277	**573**	+ 295	1,193	**1,099**	▲ 94	49	**34**	▲ 15
ｴﾈﾙｷﾞｰｿﾘｭｰｼｮﾝ&ﾏﾘﾝ	2,375	**2,272**	▲ 102	1,873	**1,852**	▲ 20	199	**305**	+ 106
精密機械・ロボット	1,262	**1,789**	+ 526	1,170	**1,468**	+ 298	42	**208**	+ 166
ﾊﾟﾜｰｽﾎﾟｰﾂ&ｴﾝｼﾞﾝ	2,927	**3,184**	+ 256	2,927	**3,189**	+ 261	48	**155**	+ 107
その他	459	**550**	+ 90	371	**407**	+ 35	17	**33**	+ 16
調整額※	-	**-**	-	-	**-**	-	▲ 101	**▲ 99**	+ 1
合計	10,154	**10,412**	+ 257	9,962	**10,844**	+ 881	357	**738**	+ 381

※「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

© Kawasaki Heavy Industries, Ltd. All Rights Reserved

6 ページをご覧ください。セグメント別の受注高、売上収益、事業利益を示しています。

①のエネルギーソリューション＆マリンは、子会社株式売却益や船舶海洋事業の採算性改善等により増益です。また、②の通り、精密機械・ロボットは係争和解金の獲得に加え、建設機械向け油圧機器や半導体製造装置向けロボットが好調を維持し、増収増益です。さらに③の通り、パワースポーツ＆エンジンは米国 IEEPA 関税の還付に加え、固定費の削減や円安効果等により増益です。

1 2026年度2Q決算実績 – 損益計算書

(単位：億円)

	'25年度2Q	百分率	'26年度2Q	百分率	増減
売上収益	9,962	100.0	**10,844**	100.0	+ 881
売上原価	8,149	81.8	**8,692**	80.2	+ 543
売上総利益	1,813	18.2	**2,151**	19.8	+ 338
販売費および一般管理費	1,549	15.6	**1,678**	15.5	+ 128
うち 給料および手当	429		**492**		+ 62
研究開発費	272		**281**		+ 8
その他	846		**904**		+ 57
持分法による投資利益	114		**156**		+ 41
その他の収益および費用(▲は損)	▲ 21		**108**		+ 129
うち 固定資産売却益	0		**1**		+ 0
その他	▲ 22		**107**		+ 129
事業利益	357	3.6	**738**	6.8	+ 381

①
②
③

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

③ 主としてロボット事業における係争和解金の獲得等

© Kawasaki Heavy Industries, Ltd. All Rights Reserved

7 ページ、損益計算書です。

①の通り、販管費は売上成長に伴い増加したものの、固定費の抑制により販管費率は低下しています。また、②の持分法による投資損益は、主として船舶海洋事業での業績伸長により増加、③は主としてロボット事業の係争和解金の獲得によるものです。

1 2026年度2Q決算実績 – 損益計算書

(単位：億円)

	'25年度2Q	百分率	'26年度2Q	百分率	増減
金融収益および費用(▲は損)	▲ 3		▲ 170		▲ 167
うち 金融収支(受取配当金含む)	▲ 54		▲ 56		▲ 1
為替差損益	76		④ ▲ 68		▲ 144
その他	▲ 24		▲ 45		▲ 20
税引前四半期利益	353	3.6	567	5.2	+ 214
法人所得税費用	107		236		+ 128
非支配持分に帰属する四半期利益	25		22		▲ 3
親会社の所有者に帰属する四半期利益	220	2.2	309	2.9	+ 88

要因説明

④USD/JPYのレート差
'25年度期末日レート
159.93円
'26年度2Q末日レート
157.33円
'26年度2Q
売上加重平均レート
158.18円

外貨建債権の換算評価損が発生

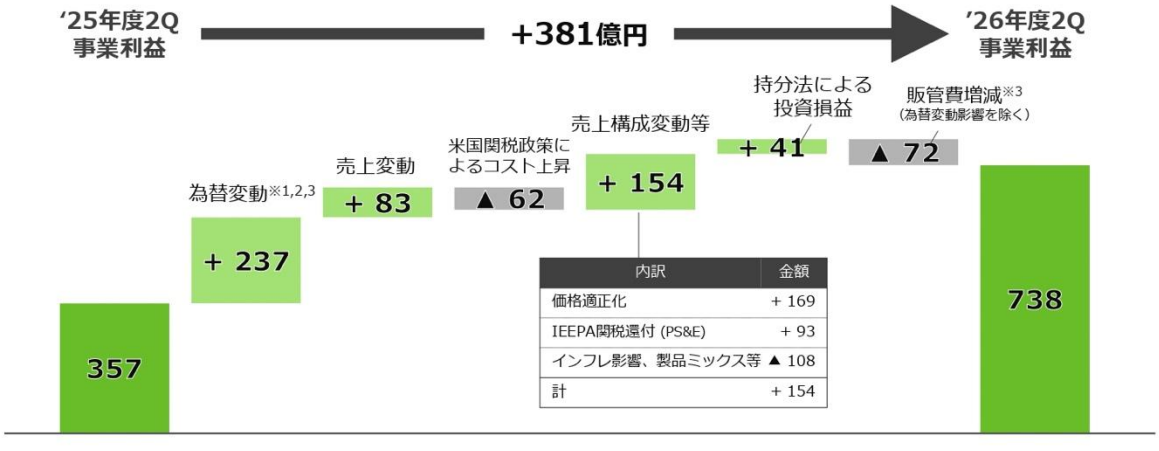
© Kawasaki Heavy Industries, Ltd. All Rights Reserved

8 ページをご覧ください。

④の通り、ドル円レートが前年度末日の 159.93 円から、第 2 四半期末日には 157.33 円と円高方向に推移したことから、外貨建債権の換算評価損が発生し、為替差損を 68 億円計上しています。その結果、親会社の所有者に帰属する当期利益は、前年同期比 88 億円増加の 309 億円です。

1 2026年度2Q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で一時的に悪化も、精密機械・ロボットやES&Mで一過性利益の計上および採算性の改善により良化



※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（▲1億円）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）

© Kawasaki Heavy Industries, Ltd. All Rights Reserved

9 ページです。事業利益の増減要因です。

前年同期比で円安となり、為替変動で 237 億円増加しました。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しています。米国関税政策によるコスト上昇は 62 億円です。

一方、売上構成変動等では、航空宇宙システムで一時的な悪化があったものの、価格適正化 169 億円、パワースポーツ＆エンジンの IEEPA 関税還付 93 億円がインフレ影響や製品ミックス等による悪化 108 億円を上回り、154 億円の改善です。

精密機械・ロボットやエネルギーソリューション＆マリンの一過性利益の計上および採算性の改善も寄与しています。これら持分法による投資損益の改善も加わり、事業利益は前年同期比 381 億円の増益です。

SCRIPTS Asia's Meetings, Globally

1 2026年度2Q決算実績 – 事業損益増減要因

(単位：億円)

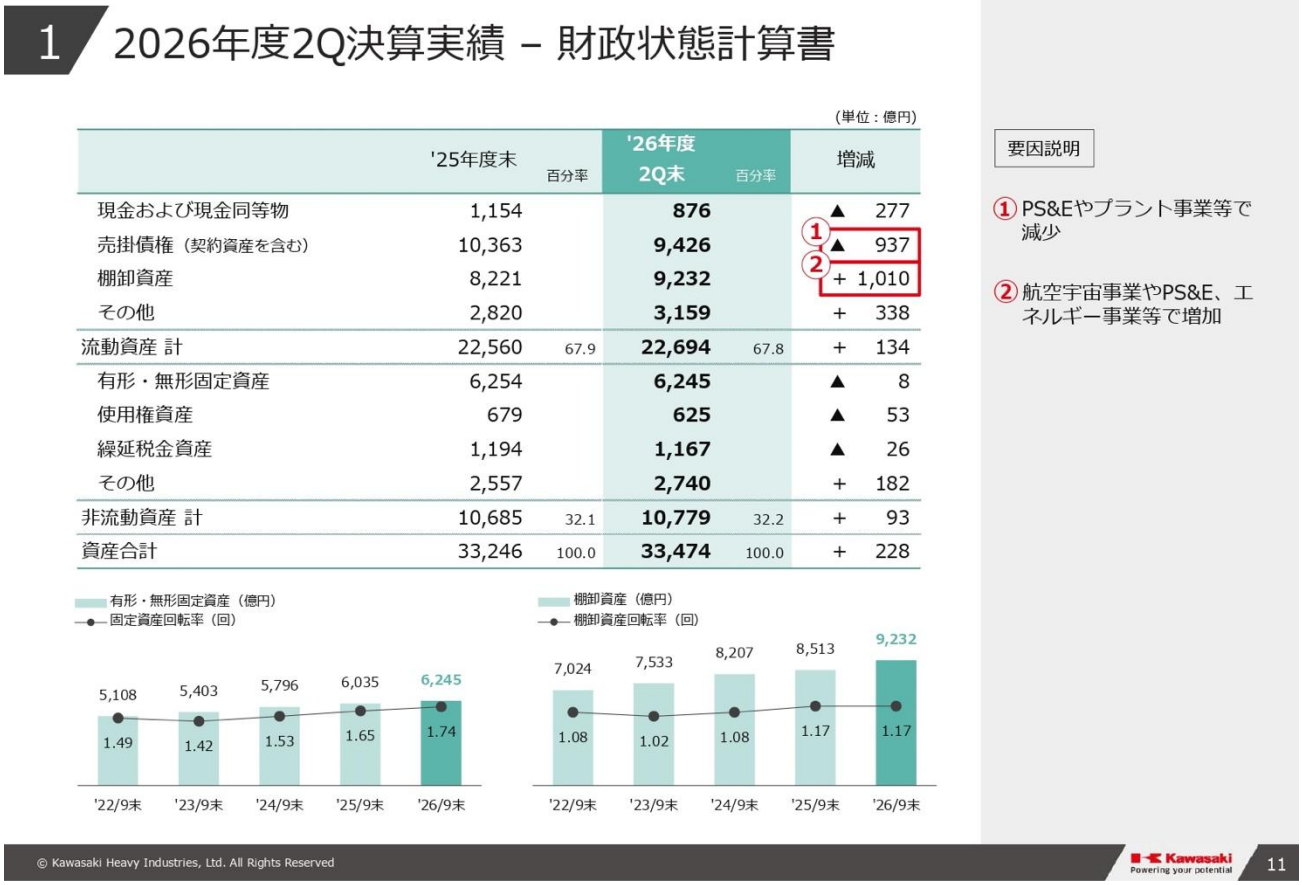
	'25年度2Q 事業利益	増減要因						増減 計	'26年度2Q 事業利益
		為替変動※1	売上変動※1	米国関税政策によるコスト上昇	売上構成変動等※1	持分法による投資損益	販管費※3 (▲は増加)		
航空宇宙システム	101	※2 83	37	▲ 1	▲ 82		▲ 38	▲ 1	100
車両	49	23	▲ 16		▲ 10	▲ 0	▲ 12	▲ 15	34
ｴﾈﾙｷﾞｰｿﾘｭｰｼｮﾝ&ﾏﾘﾝ	199	8	▲ 7		※4 62	42	1	106	305
精密機械・ロボット	42	28	58	▲ 7	※5 126	▲ 4	▲ 35	166	208
ﾊﾟﾜｰｽﾎﾟｰﾂ&ｴﾝｼﾞﾝ	48	95	2	▲ 54	※6 43	3	18	107	155
その他	17	0	9		14	0	▲ 7	16	33
調整額	▲ 101				1	▲ 0	0	1	▲ 99
合計	357	237	83	▲ 62	154	41	▲ 72	381	738

※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得ます
※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（▲1億円）を含む
※3 為替変動影響を除く
※4 プラント事業における子会社株式売却益31億円（当期発生）を含む
※5 ロボット事業における係争和解金収益（当期発生）を含む
※6 IEEPA関税還付93億円（当期発生）を含む

© Kawasaki Heavy Industries, Ltd. All Rights Reserved

セグメント別明細は 10 ページに示しておりますのでご参照ください。

SCRIPTS Asia's Meetings, Globally



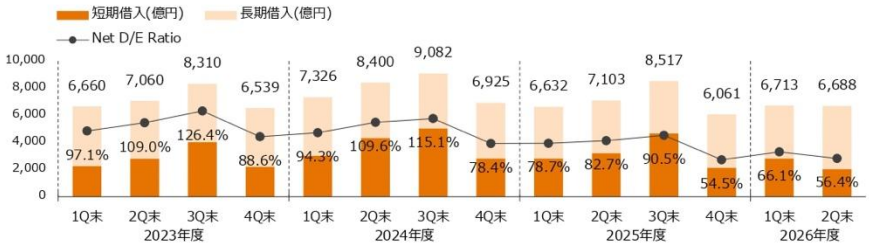
では 11 ページをお願いします。財政状態計算書です。

資産は①の通り、パワースポーツ＆エンジンやプラント事業等で減少した一方、②の通り、航空宇宙事業やパワースポーツ＆エンジン、エネルギー事業等で棚卸資産が増加しています。第 2 四半期末の棚卸資産は 9,232 億円、棚卸資産回転率は 1.17 回と前年同期並みです。

1 2026年度2Q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 2Q末	百分率	増減
買掛債務	5,492		**5,338**		▲ 154
有利子負債	6,061		**6,688**		③ + 627
契約負債（前受金）	3,868		**3,760**		▲ 108
返金負債	833		**691**		▲ 142
退職給付に係る負債	506		**515**		+ 9
その他	6,998		**5,743**		④ ▲ 1,255
負債 計	23,761	71.5	**22,737**	67.9	▲ 1,023
親会社の所有者に帰属する持分	8,781		**10,048**		③ + 1,267
非支配持分	703		**688**		▲ 15
資本 計	9,484	28.5	**10,736**	32.1	+ 1,251
負債および資本合計	33,246	100.0	**33,474**	100.0	+ 228



要因説明

③ '26年7月に実施した新株およびCBの発行に伴う増加等

④ PS&Eや航空宇宙事業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2Q末	154
'23年度2Q末	154
'24年度2Q末	164
'25年度2Q末	155
'26年度2Q末	173

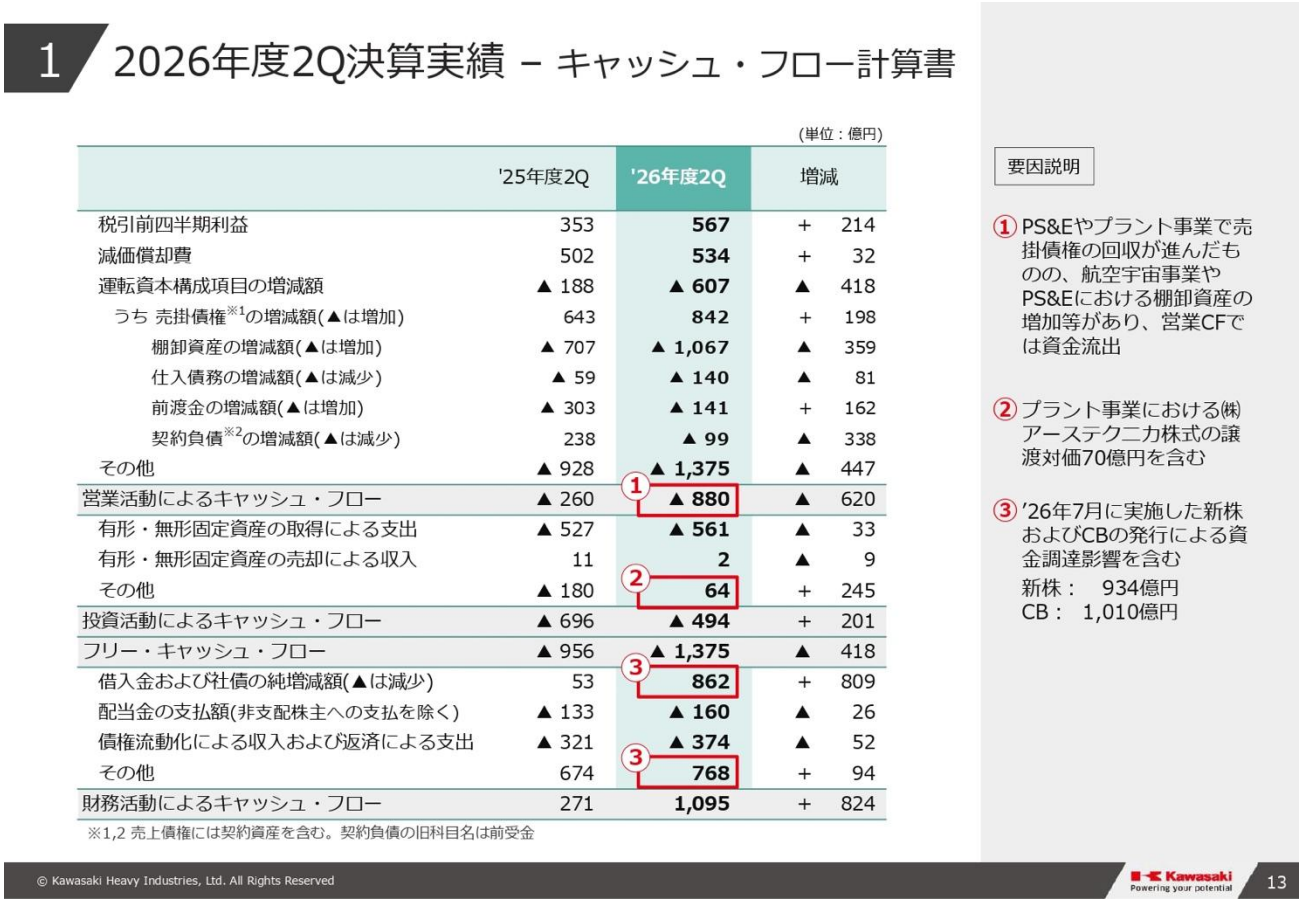
航空宇宙システムにおける売上債権回転日数の長期化等により悪化

© Kawasaki Heavy Industries, Ltd. All Rights Reserved

12 ページをお願いします。

③の通り、2026 年 7 月に実施した新株および CB の発行に伴い、有利子負債、親会社の所有者に帰属する持分がそれぞれ増加しました。また、④の通り、パワースポーツ＆エンジンや航空宇宙事業の債権流動化に伴う債務の減少等がありました。

第 2 四半期末の有利子負債合計は 6,688 億円、ネット D/E レシオ 0.56 倍です。また、キャッシュコンバージョンサイクルは航空宇宙システムの売上債権回転日数の長期化等により 173 日です。



1 2026年度2Q決算実績 – キャッシュ・フロー計算書

(単位：億円)

	'25年度2Q	'26年度2Q	増減
税引前四半期利益	353	**567**	+ 214
減価償却費	502	**534**	+ 32
運転資本構成項目の増減額	▲ 188	**▲ 607**	▲ 418
うち 売掛債権※1の増減額(▲は増加)	643	**842**	+ 198
棚卸資産の増減額(▲は増加)	▲ 707	**▲ 1,067**	▲ 359
仕入債務の増減額(▲は減少)	▲ 59	**▲ 140**	▲ 81
前渡金の増減額(▲は増加)	▲ 303	**▲ 141**	+ 162
契約負債※2の増減額(▲は減少)	238	**▲ 99**	▲ 338
その他	▲ 928	**▲ 1,375**	▲ 447
営業活動によるキャッシュ・フロー	▲ 260	**▲ 880** ①	▲ 620
有形・無形固定資産の取得による支出	▲ 527	**▲ 561**	▲ 33
有形・無形固定資産の売却による収入	11	**2**	▲ 9
その他	▲ 180	**64** ②	+ 245
投資活動によるキャッシュ・フロー	▲ 696	**▲ 494**	+ 201
フリー・キャッシュ・フロー	▲ 956	**▲ 1,375**	▲ 418
借入金および社債の純増減額(▲は減少)	53	**862** ③	+ 809
配当金の支払額(非支配株主への支払を除く)	▲ 133	**▲ 160**	▲ 26
債権流動化による収入および返済による支出	▲ 321	**▲ 374**	▲ 52
その他	674	**768** ③	+ 94
財務活動によるキャッシュ・フロー	271	**1,095**	+ 824

※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 PS&Eやプラント事業で売掛債権の回収が進んだものの、航空宇宙事業やPS&Eにおける棚卸資産の増加等があり、営業CFでは資金流出

② プラント事業における㈱アーステクニカ株式の譲渡対価70億円を含む

③ '26年7月に実施した新株およびCBの発行による資金調達影響を含む
新株： 934億円
CB： 1,010億円

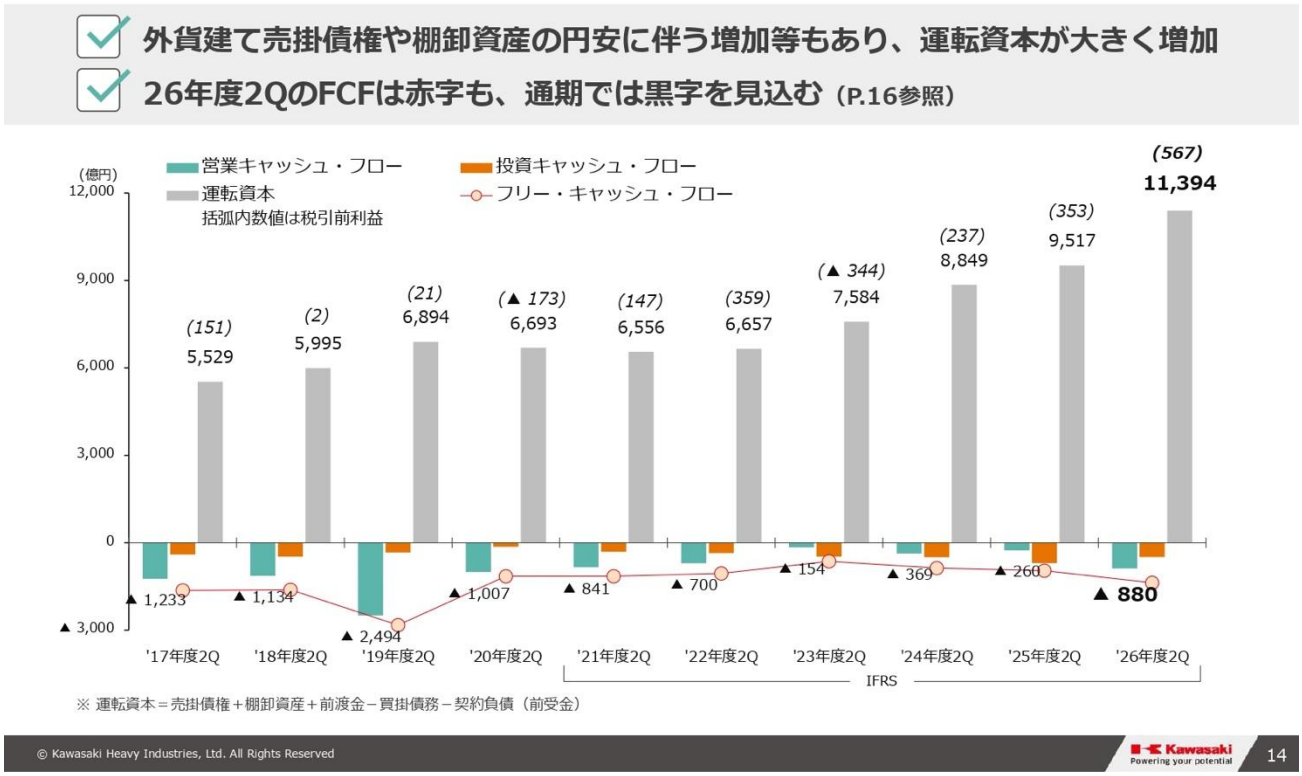
© Kawasaki Heavy Industries, Ltd. All Rights Reserved

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の通り、パワースポーツ＆エンジンやプラント事業で売掛債権の回収が進んだものの、航空宇宙事業やパワースポーツ＆エンジンの棚卸資産の増加等があり、880 億円の資金流出です。

投資キャッシュ・フローは②の通り、プラント事業のアーステクニカ株式の譲渡対価 70 億円を含み、494 億円の資金流出です。その結果、フリーキャッシュ・フローは 1,375 億円の赤字です。なお、財務キャッシュ・フローには、③の通り、7 月に実施した新株式 934 億円および転換社債 1,010 億円の発行による資金調達が含まれております。

1 2026年度2Q決算実績 – キャッシュ・フロー計算書



14 ページをご覧ください。過去 10 年間の第 2 四半期累計のキャッシュ・フロー推移を示しています。

外貨建売掛債権や棚卸資産の円安に伴う増加等もあり、運転資本は 1 兆 1,394 億円と大きく増加しました。第 2 四半期累計のフリーキャッシュ・フローは赤字ですが、通期では黒字を見込んでおります。

2 2026年度業績予想 – サマリー

- 通期の事業利益予想は前回8月公表値から+50億円の上方修正
- フリー・キャッシュ・フロー予想の開示を開始。通期黒字を見込む

(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	2Q実績	3-4Q予想
受注高	27,391	24,200	**24,900**	▲ 2,491	+ 700	**10,412**	**14,488**
売上収益	23,112	25,600	**25,600**	+ 2,488	-	**10,844**	**14,756**
事業利益	1,451	1,800	**1,850**	+ 399	+ 50	**738**	**1,112**
[利益率]	[6.3%]	[7.0%]	[7.2%]	[+ 0.9pt]	[+ 0.1pt]	[6.8%]	[7.5%]
税引前当期利益	1,455	1,570	**1,610**	+ 155	+ 40	**567**	**1,043**
[利益率]	[6.3%]	[6.1%]	[6.3%]	[-]	[+ 0.1pt]	[5.2%]	[7.1%]
親会社の所有者に帰属する当期利益	1,081	1,150	**1,180**	+ 99	+ 30	**309**	**871**
[利益率]	[4.7%]	[4.5%]	[4.6%]	[-]	[+ 0.1pt]	[2.9%]	[5.9%]
税後ROIC	9.0%	8.6%	**8.9%**	▲ 0.1pt	+ 0.3pt	-	-
フリー・キャッシュ・フロー	120	-	**200**	+ 80	-	**▲ 1,375**	**1,575**
売上加重平均レート(USD/JPY)	149.08	150.00	-	-	-	**158.18**	**150.00**
損益影響外貨量(億USD)※	22.0	27.9	**29.6**	+ 7.6	+ 1.7	**13.8**	**15.8**

※ 為替変動に伴い事業利益に影響を与える外貨量であり、川崎重工業、川崎車両、カワサキモータースのドル建売上からドル建仕入を控除して算出（損失引当済み案件の外貨建売上を含む。当該数値のセグメント別内訳はP.54を参照

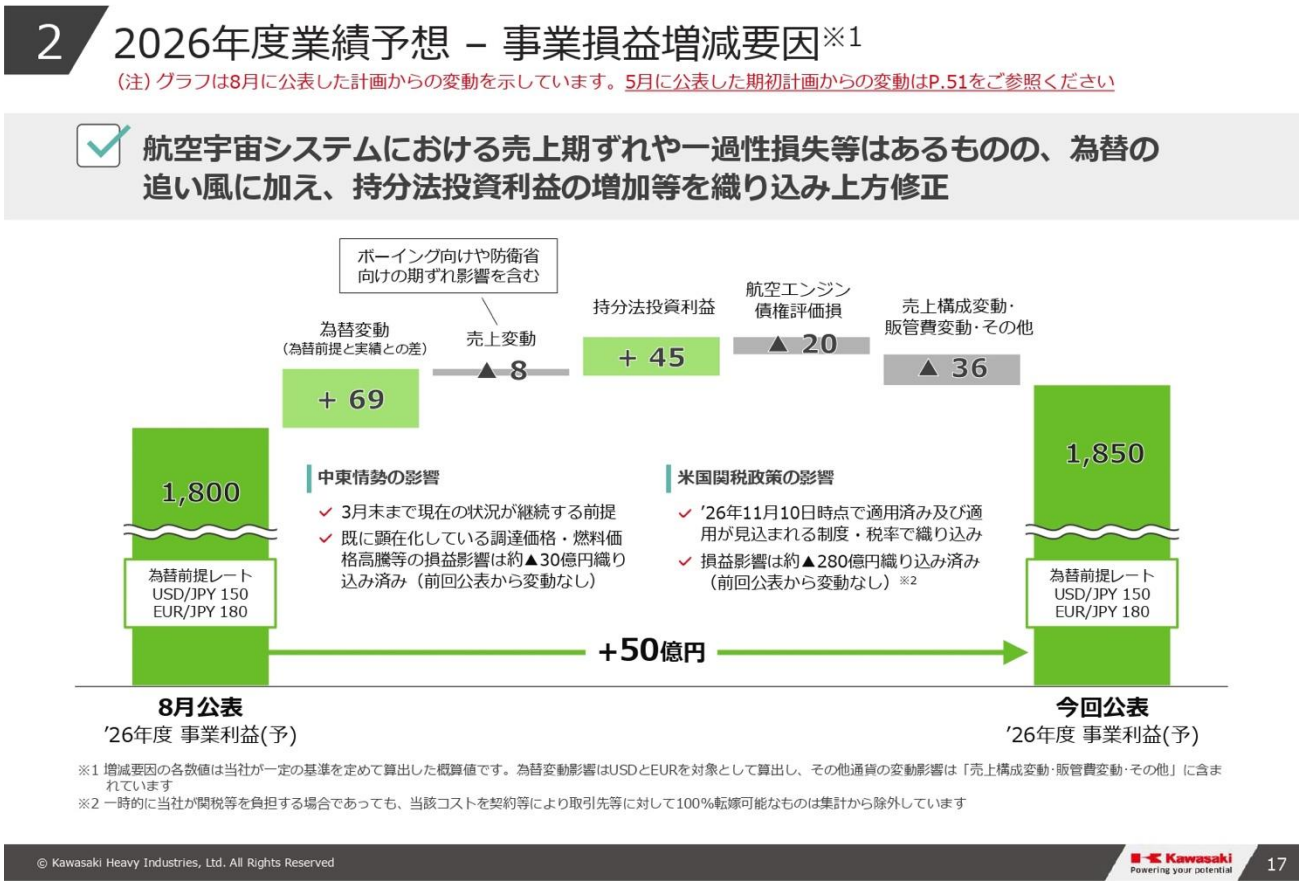
© Kawasaki Heavy Industries, Ltd. All Rights Reserved

16 ページです。2026 年度の業績見通しです。

冒頭申し上げた通り、通期の事業利益予想は前回 8 月公表値から 50 億円上方修正し、1,850 億円としています。税引前当期利益は前回公表比 40 億円増の 1,610 億円、親会社の所有者に帰属する当期利益は 30 億円増の 1,180 億円を見込んでおります。

なお、受注高は 700 億円引き上げ 2 兆 4,900 億円、売上収益は 2 兆 5,600 億円で据え置いております。また、今回よりフリーキャッシュ・フロー予想の開示を開始しており、通期では 200 億円の黒字を見込んでおります。

SCRIPTS Asia's Meetings, Globally



17 ページです。前回 8 月公表からの事業利益の変動要因はスライドの通りです。

航空宇宙システムの航空エンジンでの債権評価損 20 億円といった一過性損失や、ボーイング向け、防衛省向けの売上期ずれ等はあるものの、為替変動による 69 億円に加え、持分法投資利益の 45 億円の増加等を織り込み、事業利益は前回公表値から 50 億円引き上げ、1,850 億円としています。また、5 月に公表した期初計画からの変動は参考資料をご参照ください。

2 2026年度業績予想 – セグメント別

- 航空宇宙システムではボーイング向けの期ずれ等により下方修正 ①
- ES&Mでは船舶海洋事業などの好調を反映し、上方修正 ②

(単位：億円)

	受注高				売上収益				事業損益			
	'25年度	'26年度予想			'25年度	'26年度予想			'25年度	'26年度予想		
	実績	従来予想	修正予想	修正額	実績	従来予想	修正予想	修正額	実績	従来予想	修正予想	修正額
航空宇宙システム	8,109	6,300	**6,400**	+ 100	6,136	7,200	**7,100**	▲ 100	624	720	**680** ①	▲ 40
車両	3,191	1,300	**1,300**	-	2,362	2,300	**2,300**	-	86	100	**100**	-
ｴﾈﾙｷﾞｰｿﾘｭｰｼｮﾝ&ﾏﾘﾝ	5,529	5,000	**5,600**	+ 600	4,335	4,700	**4,700**	-	550	690	**750** ②	+ 60
精密機械・ﾛﾎﾞｯﾄ	2,785	3,300	**3,300**	-	2,591	3,100	**3,200**	+ 100	143	310	**330**	+ 20
ﾊﾟﾜｰｽﾎﾟｰﾂ&ｴﾝｼﾞﾝ	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	**60**	+ 20
調整額※	-	-	**-**	-	-	-	**-**	-	▲ 253	▲ 360	**▲ 370**	▲ 10
合計	27,391	24,200	**24,900**	+ 700	23,112	25,600	**25,600**	-	1,451	1,800	**1,850**	+ 50

※「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

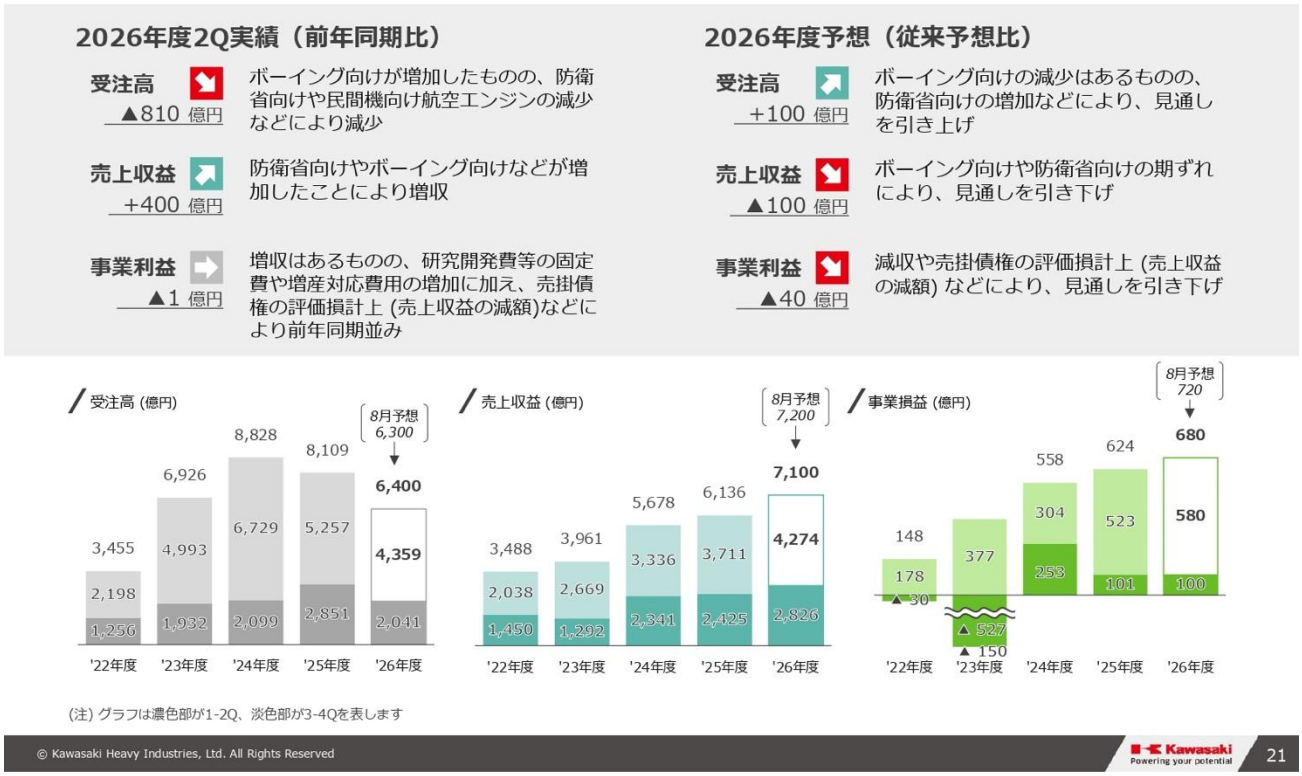
© Kawasaki Heavy Industries, Ltd. All Rights Reserved

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通りです。

①の通り、航空宇宙システムでは、ボーイング向けの売上期ずれ等により下方修正、②の通り、エネルギーソリューション＆マリンでは船舶海洋事業の好調を反映し、上方修正しています。詳細はセグメントごとのページでご説明します。

SCRIPTS Asia's Meetings, Globally

3 セグメント別詳細情報 – 航空宇宙システム



では、21 ページをお願いします。航空宇宙システムです。

第 2 四半期累計実績です。受注高はボーイング向けが増加したものの、防衛省向けや民間機向け航空エンジンの減少などにより 810 億円の減少、売上収益は防衛省向けやボーイング向けの増加により 400 億円の増収です。

事業利益は増収はあるものの、研究開発費等の固定費や増産対応費用の増加に加え、売掛債権の評価損計上、売上収益の減額などにより、前年同期並みです。

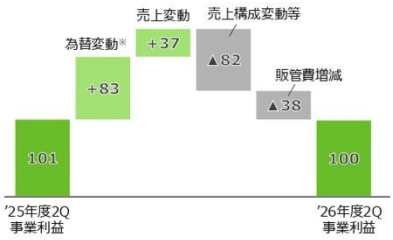
2026 年度の見通しですが、前回公表比では受注高はボーイング向けの減少はあるものの、防衛省向けの増加などにより 100 億円引き上げ、6,400 億円としています。一方、売上収益はボーイング向けや防衛省向けの売上期ずれにより、100 億円引き下げ、7,100 億円、事業利益は減収や売掛債権の評価損計上などにより、40 億円引き下げ、680 億円としています。

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	'26年度		'25年度	'26年度予想				
	2Q実績	2Q実績	前年同期比	通期	従来予想	修正予想	前期比	従来予想比	3-4Q予想
受注高	2,851	**2,041**	▲ 810	8,109	6,300	**6,400**	▲ 1,709	+ 100	**4,359**
うち 航空宇宙	*1,957*	***1,318***	▲ *638*	*5,708*	*4,600*	***4,700***	▲ *1,008*	+ *100*	***3,382***
航空エンジン	*894*	***723***	▲ *171*	*2,401*	*1,700*	***1,700***	▲ *701*	-	***977***
売上収益	2,425	**2,826**	+ 400	6,136	7,200	**7,100**	+ 964	▲ 100	**4,274**
うち 航空宇宙	*1,659*	***1,983***	+ *323*	*4,456*	*5,250*	***5,100***	+ *644*	▲ *150*	***3,117***
航空エンジン	*765*	***842***	+ *76*	*1,680*	*1,950*	***2,000***	+ *320*	+ *50*	***1,158***
事業利益	101	**100**	▲ 1	624	720	**680**	+ 56	▲ 40	**580**
[利益率]	[4.2%]	[3.6%]	[▲ 0.6pt]	[10.2%]	[10.0%]	[9.6%]	[▲ 0.5pt]	[▲ 0.4pt]	[13.6%]

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（▲1億円）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)

	'25年度		'26年度	2Q比増減
	2Q	通期	2Q	
767	15	31	10	▲ 5
777	12	21	14	+ 2
777X	3	7	10	+ 7
787	25	64	42	+ 17

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	2Q比増減
	2Q	通期	2Q	
V2500	6	21	15	+ 9
PW1100G	321	666	347	+ 26

(注) Rolls-Royce向けエンジンは非公表

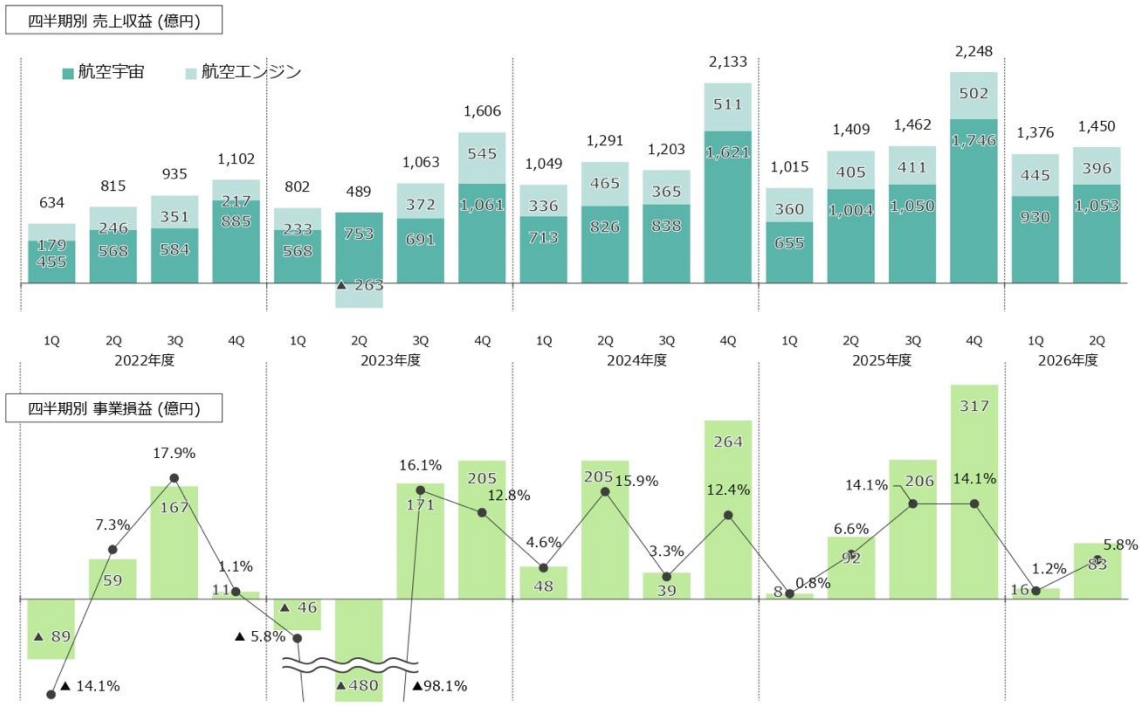
© Kawasaki Heavy Industries, Ltd. All Rights Reserved

22 ページです。ここでは、事業損益の増減要因に加え、ボーイング向け航空機分担製造品の売上機数、主要航空エンジン分担製造品の売上台数の実績を示しています。

第 2 四半期累計では、787 向けが 42 機と前年同期比 17 機増、PW1100G が 347 台と 26 台増です。ご参照ください。

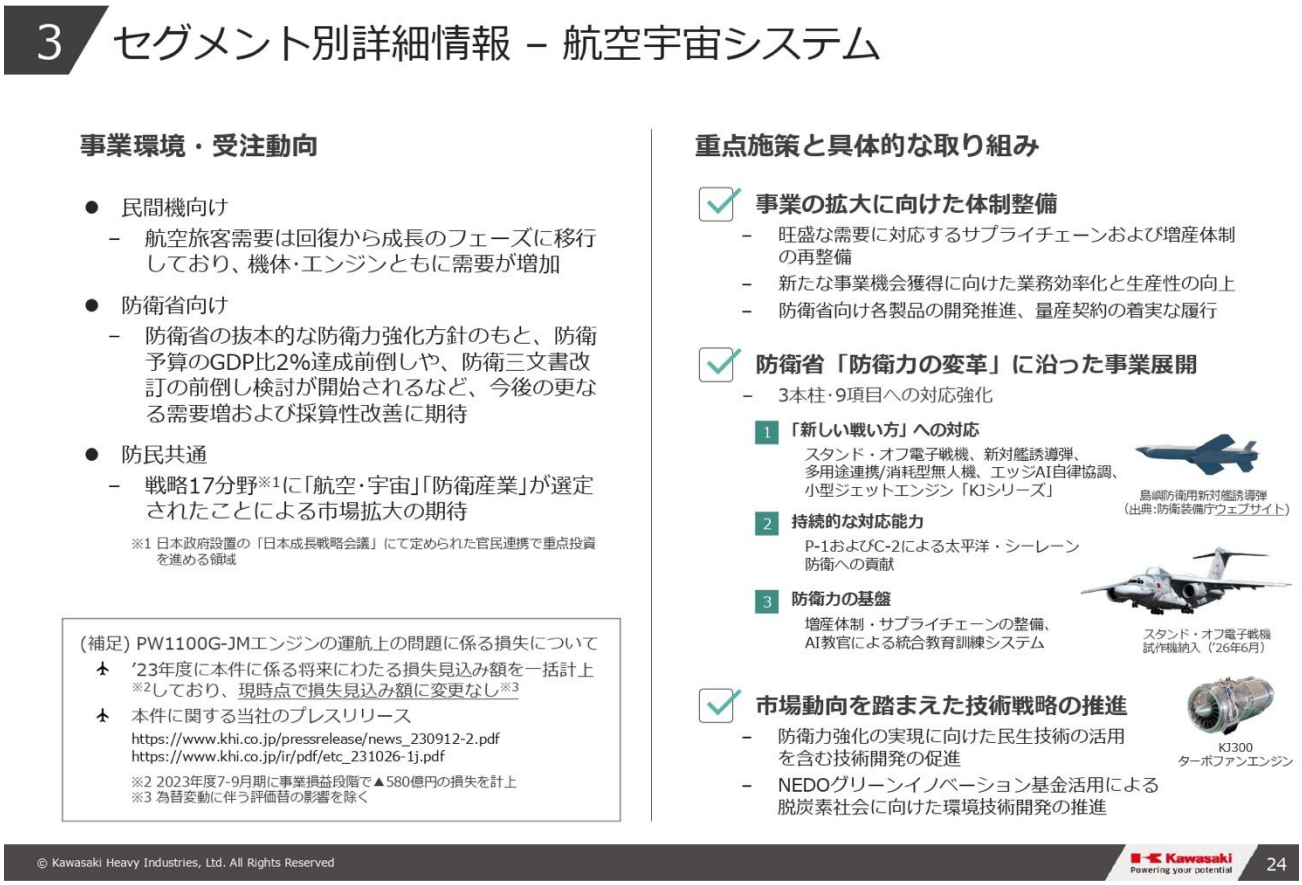
SCRIPTS Asia's Meetings, Globally

3 セグメント別詳細情報 – 航空宇宙システム



© Kawasaki Heavy Industries, Ltd. All Rights Reserved

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います。ご参照ください。



24 ページです。事業環境・受注動向と重点施策、具体的な取り組みを示しています。

防衛省向けは防衛予算の GDP 比 2%達成の前倒しや、防衛三文書改定の前倒し検討が開始されるなど、今後のさらなる需要増および採算性の改善を期待しています。日本政府の日本成長戦略会議において、官民連携で重点投資を進める戦略 17 分野に航空・宇宙、防衛産業が選定されたことにより、官民協働での市場拡大を期待しています。

なお、PW1100G-JM エンジンの運航上の問題に係る損失見込み額に現時点で変更はございません。

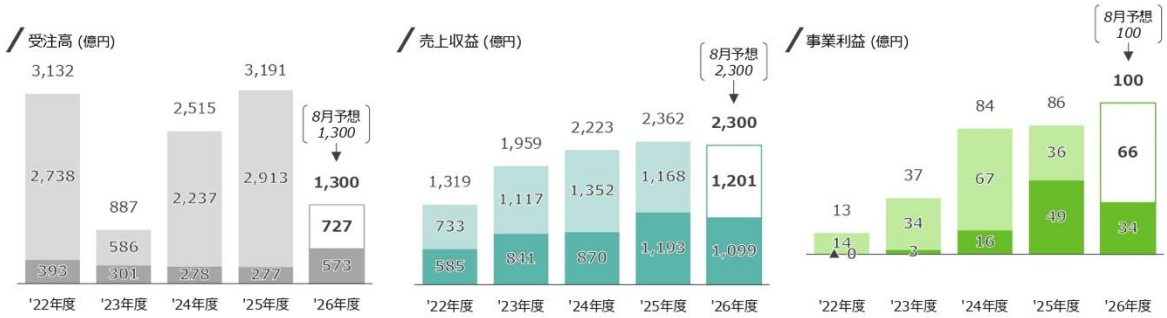
3 セグメント別詳細情報 – 車両

2026年度2Q実績（前年同期比）

受注高	+295 億円	国内向け新型車両を受注したことなどにより増加
売上収益	▲94 億円	米国向けが増加したものの、国内向けが減少したことにより減収
事業利益	▲15 億円	減収などにより減益

2026年度予想（従来予想比）

受注高	±0 億円	大きな変動はなく、見通しを据え置き
売上収益	±0 億円	同　上
事業利益	±0 億円	同　上



(注) グラフは濃色部が1-2Q、淡色部が3-4Qを表します

© Kawasaki Heavy Industries, Ltd. All Rights Reserved

25 ページ、車両です。

第 2 四半期累計実績です。受注高は国内向け新型車両を受注したことなどにより 295 億円の増加、売上収益は米国向けが増加したものの、国内向けの減少により 94 億円の減収、事業利益は減収などにより 15 億円の減益です。

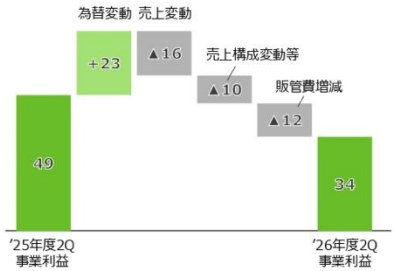
2026 年度の見通しですが、大きな変動はなく、受注高、売上収益、事業利益いずれも見通しを据え置いております。

3 セグメント別詳細情報 – 車両

(単位：億円)

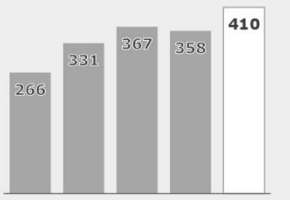
	'25年度	'26年度		'25年度	'26年度予想				
	2Q実績	2Q実績	前年同期比	通期	従来予想	修正予想	前期比	従来予想比	3-4Q予想
受注高	277	**573**	+ 295	3,191	1,300	**1,300**	▲ 1,891	-	**727**
うち 国内・アジア	*265*	***521***	+ *255*	*913*	*1,260*	***1,260***	+ *347*	-	***739***
北米	*12*	***52***	+ *40*	*2,278*	*40*	***40***	▲ *2,238*	-	***▲ 12***
売上収益	1,193	**1,099**	▲ 94	2,362	2,300	**2,300**	▲ 62	-	**1,201**
うち 国内・アジア	*398*	***254***	▲ *143*	*819*	*735*	***735***	▲ *84*	-	***481***
北米	*795*	***844***	+ *49*	*1,542*	*1,565*	***1,565***	+ *23*	-	***721***
事業利益	49	**34**	▲ 15	86	100	**100**	+ 14	-	**66**
[利益率]	*[4.2%]*	*[3.1%]*	*[▲ 1.0pt]*	*[3.7%]*	*[4.3%]*	*[4.3%]*	*[+ 0.6pt]*	*[-]*	*[5.5%]*

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9月末）

- Base契約車両全535両を完納
- Option1契約車両640両のうち、**510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

© Kawasaki Heavy Industries, Ltd. All Rights Reserved

Kawasaki Powering your potential

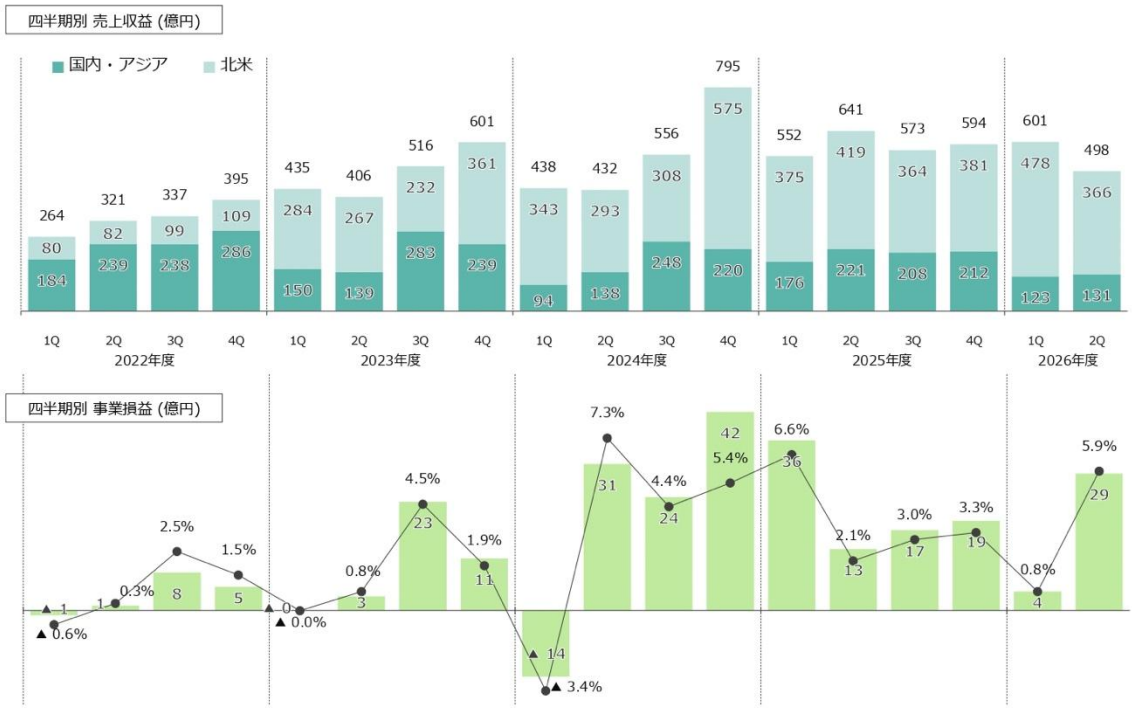
26 ページです。

ここでは事業損益の増減要因に加え、事業課題として取り組んでいる採算性の良い部品・改造・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。

R211 は 9 月末時点で Base 契約車両全 535 両を完納し、Option1 契約車両 640 両のうち 510 両を引き渡し済みですのでご参照ください。

SCRIPTS
Asia's Meetings, Globally

3 セグメント別詳細情報 – 車両



© Kawasaki Heavy Industries, Ltd. All Rights Reserved

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照ください。

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

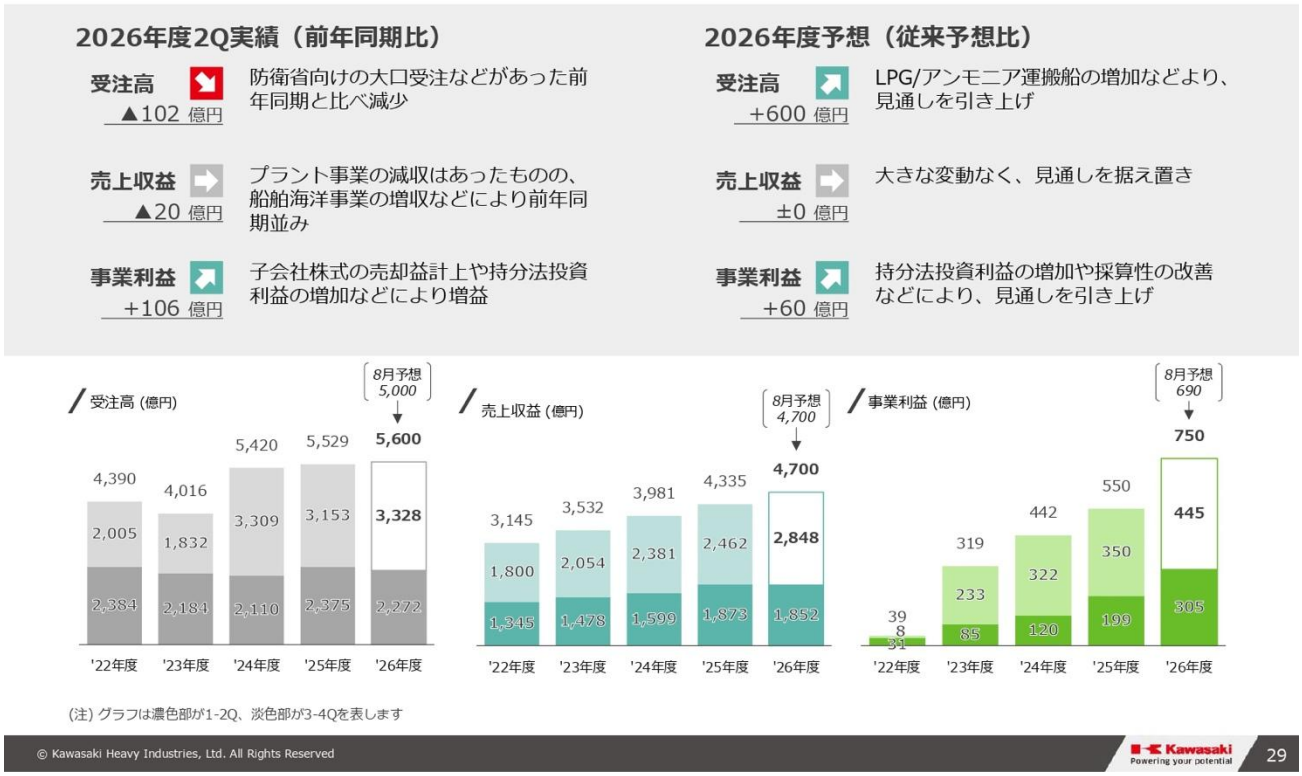
© Kawasaki Heavy Industries, Ltd. All Rights Reserved

28 ページです。事業環境・受注動向並びに重点施策と取り組みについて記しています。

海外案件は、ニューヨーク市交通局向け R268 地下鉄車両 378 両を 2025 年 12 月に受注済みで、受注額は約 2,250 億円、最終車両の引き渡しは 2030 年度を予定しています。また、ダッカ 6 号線は全 24 編成 144 両をお客様に引き渡し、完納いたしました。基地設備の引き渡しは 2026 年度を予定しています。

部品・サービスの拡販、保守分野の事業拡大に向けては、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の実現を目指します。

3 セグメント別詳細情報 – エネルギーソリューション＆マリン



29 ページ、エネルギーソリューション＆マリンです。

受注高は、防衛省向けの減少などにより 102 億円の減少、売上収益はプラント事業の減収はあったものの、船舶海洋事業の増収などにより前年同期並み、事業利益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 106 億円の増益です。

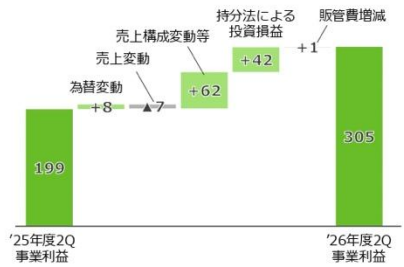
2026 年度見通しは前回公表比で、受注高は LPG/アンモニア運搬船の増加などにより 600 億円引き上げ、5,600 億円、売上収益は大きな変動はなく 4,700 億円で据え置き、事業利益は、持分法投資利益の増加や採算性の改善などにより、60 億円引き上げ、750 億円としています。

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)

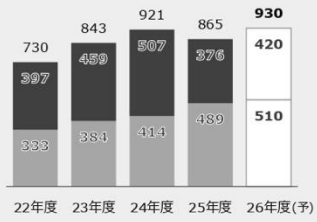
	'25年度	'26年度		'25年度	'26年度予想				
	2Q実績	2Q実績	前年同期比	通期	従来予想	修正予想	前期比	従来予想比	3-4Q予想
受注高	2,375	**2,272**	▲ 102	5,529	5,000	**5,600**	+ 71	+ 600	**3,328**
うち ｴﾈﾙｷﾞｰ･ﾌﾟﾗﾝﾄ･船用推進	*1,813*	***2,184***	+ *371*	*4,562*	*3,800*	***4,000***	▲ *562*	+ *200*	***1,816***
船舶海洋	*562*	***88***	▲ *474*	*966*	*1,200*	***1,600***	+ *634*	+ *400*	***1,512***
売上収益	1,873	**1,852**	▲ 20	4,335	4,700	**4,700**	+ 365	-	**2,848**
うち ｴﾈﾙｷﾞｰ･ﾌﾟﾗﾝﾄ･船用推進	*1,352*	***1,299***	▲ *53*	*3,239*	*3,450*	***3,450***	+ *211*	-	***2,151***
船舶海洋	*520*	***552***	+ *32*	*1,096*	*1,250*	***1,250***	+ *154*	-	***698***
事業利益	199	**305**	+ 106	550	690	**750**	+ 200	+ 60	**445**
[利益率]	*[10.6%]*	*[16.5%]*	*[+ 5.8pt]*	*[12.7%]*	*[14.7%]*	*[16.0%]*	*[+ 3.3pt]*	*[+ 1.3pt]*	*[15.6%]*
うち 持分法投資利益	115	**158**	+ 42	237	275	**320**	+ 83	+ 45	**162**

事業損益増減要因 (億円)

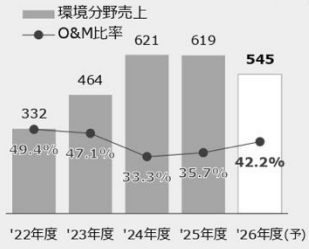


補足情報

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)



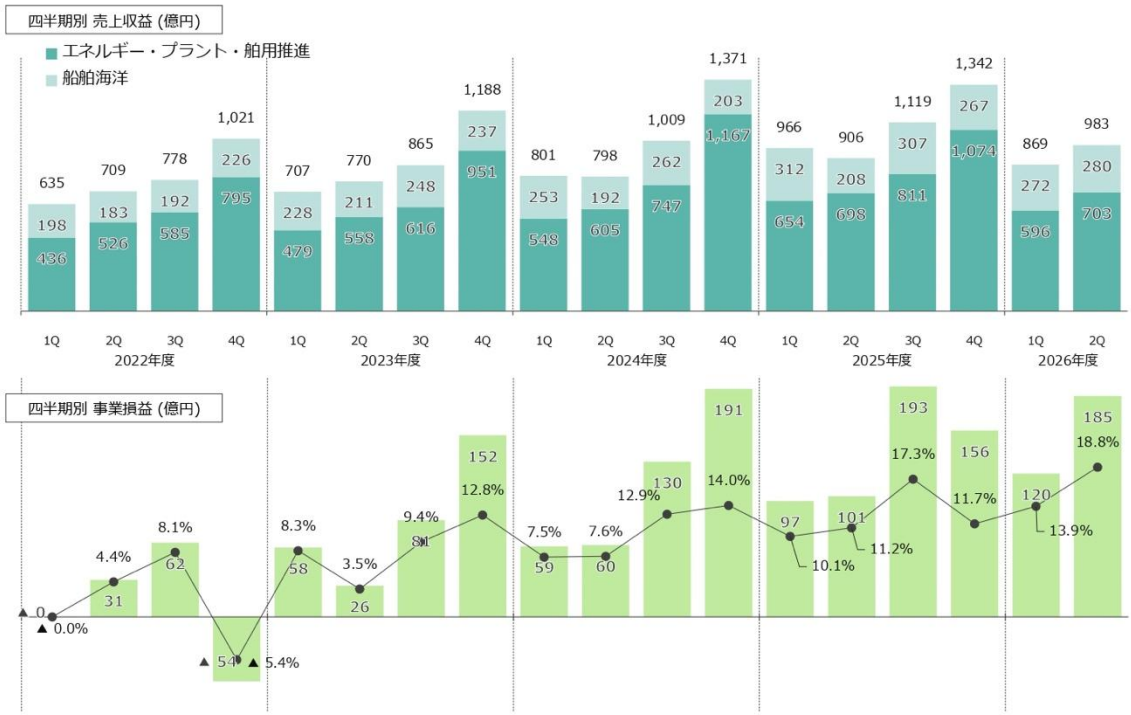
© Kawasaki Heavy Industries, Ltd. All Rights Reserved

Kawasaki Powering your potential

30 ページです。ここでは、事業損益の増減要因に加え、エネルギー事業の主要製品の売上やプラント事業の環境分野の売上を記載していますのでご参照ください。

SCRIPTS Asia's Meetings, Globally

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



© Kawasaki Heavy Industries, Ltd. All Rights Reserved

31 ページです。ここで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照ください。

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

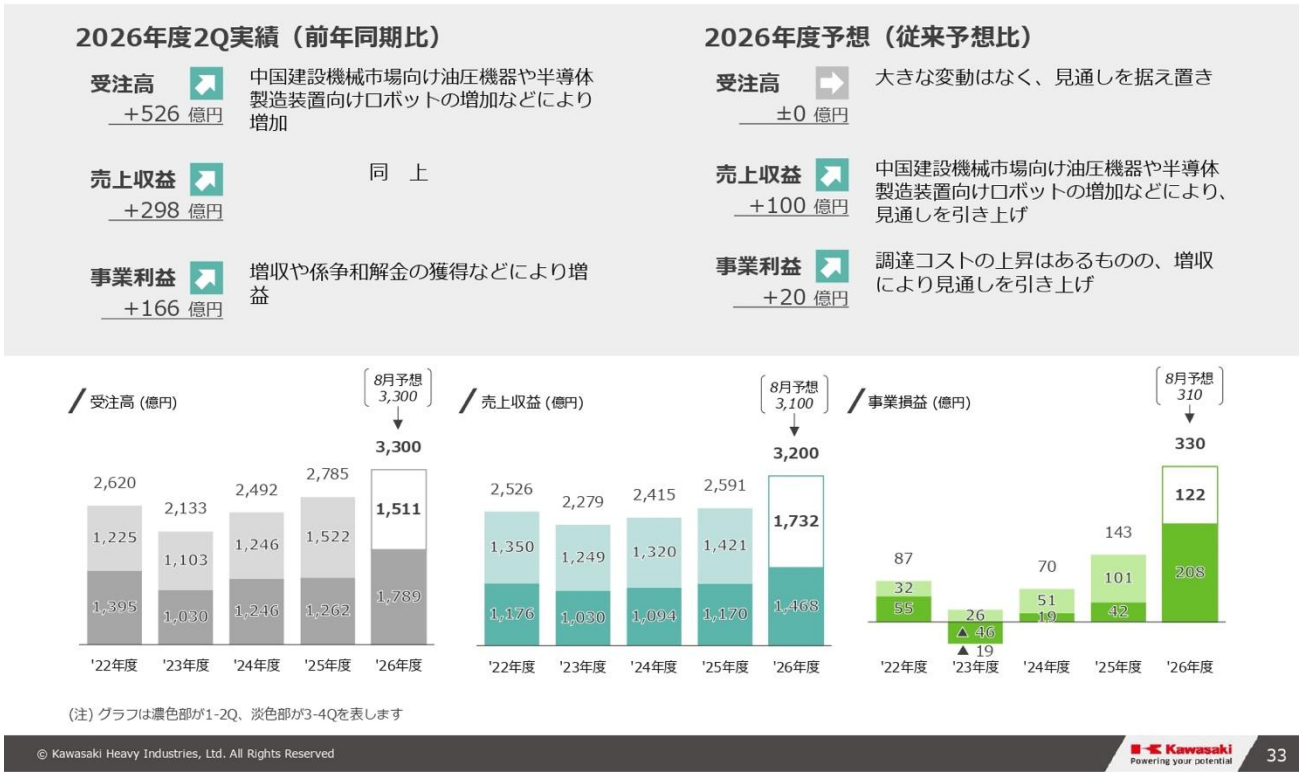


32 ページです。事業環境としては、海外において、データセンター向け電源として、分散電源用途のガスタービン・ガスエンジンの引き合いが堅調に推移しています。

重点施策としては、まず、低炭素・脱炭素社会の実現に貢献する製品・サービスとして、株式会社ダイトーコーポレーション殿から電動タグボート向け高出力電気推進システムを受注しました。2024 年度の初受注に続く 2 隻目であり、今後の電動タグボートのスタンダードモデルを目指します。

また、次世代造船に向け、NVIDIA の技術を活用した「次世代デジタルシップヤード」の実現に向けて協業を開始しました。デジタルツインや造船 AI ロボットの活用で、生産量 1.5 倍、ライフサイクルコスト 10～20%削減を目指します。

3 セグメント別詳細情報 – 精密機械・ロボット



33 ページ、精密機械・ロボットです。

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、受注高は 526 億円、売上収益は 298 億円それぞれ増加。事業利益は増収や係争和解金の獲得などにより 166 億円の増益です。

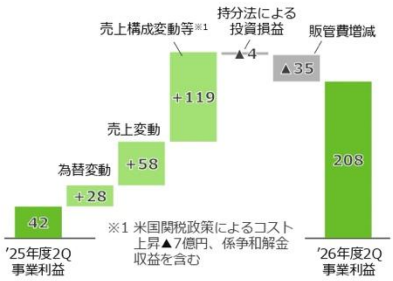
2026 年度見通しは、前回公表比で受注高は大きな変動はなく据え置き。売上収益は中国建設機械市場向け油圧機器や半導体製造装置向けロボットの増加などにより、100 億円引き上げ、3,200 億円。事業利益は調達コストの上昇はあるものの、増収により 20 億円引き上げ、330 億円としています。

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	'26年度		'25年度	'26年度予想				
	2Q実績	2Q実績	前年同期比	通期	従来予想	修正予想	前期比	従来予想比	3-4Q予想
受注高	1,262	**1,789**	+ 526	2,785	3,300	**3,300**	+ 515	-	**1,511**
うち 油圧機器	*857*	***1,044***	+ *186*	*1,731*	*2,100*	***2,100***	+ *369*	-	***1,056***
ロボット	*405*	***745***	+ *340*	*1,053*	*1,200*	***1,200***	+ *147*	-	***455***
売上収益	1,170	**1,468**	+ 298	2,591	3,100	**3,200**	+ 609	+ 100	**1,732**
うち 油圧機器	*787*	***963***	+ *176*	*1,661*	*1,950*	***2,000***	+ *339*	+ *50*	***1,037***
ロボット	*382*	***505***	+ *122*	*929*	*1,150*	***1,200***	+ *271*	+ *50*	***695***
事業利益	42	**208**	+ 166	143	310	**330**	+ 187	+ 20	**122**
[利益率]	*[3.6%]*	*[14.2%]*	*[+ 10.5pt]*	*[5.6%]*	*[10.0%]*	*[10.3%]*	*[+ 4.7pt]*	*[+ 0.2pt]*	*[7.0%]*
うち 持分法投資損益	0	**▲ 3**	▲ 4	7	5	**5**	▲ 2	-	**8**

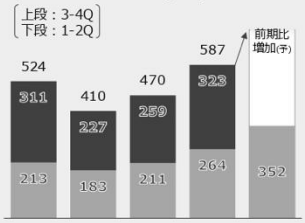
事業損益増減要因 (億円)



補足情報

中国向け油圧機器売上 (億円)

上段：3-4Q
下段：1-2Q



ロボット分野別売上※2 (上段：2Q 下段：通期) (単位：億円)

	'25年度	'26年度	増減
車体組立・塗装	133 368	153 (予) 390	+ 19 + 22
半導体	183 379	263 (予) 545	+ 79 + 166
一般産機・その他	109 278	147 (予) 355	+ 37 + 79
合計	426 1,025	563 (予) 1,290	+ 136 + 265

※2 本表数値はセグメント間売上を含む

© Kawasaki Heavy Industries, Ltd. All Rights Reserved

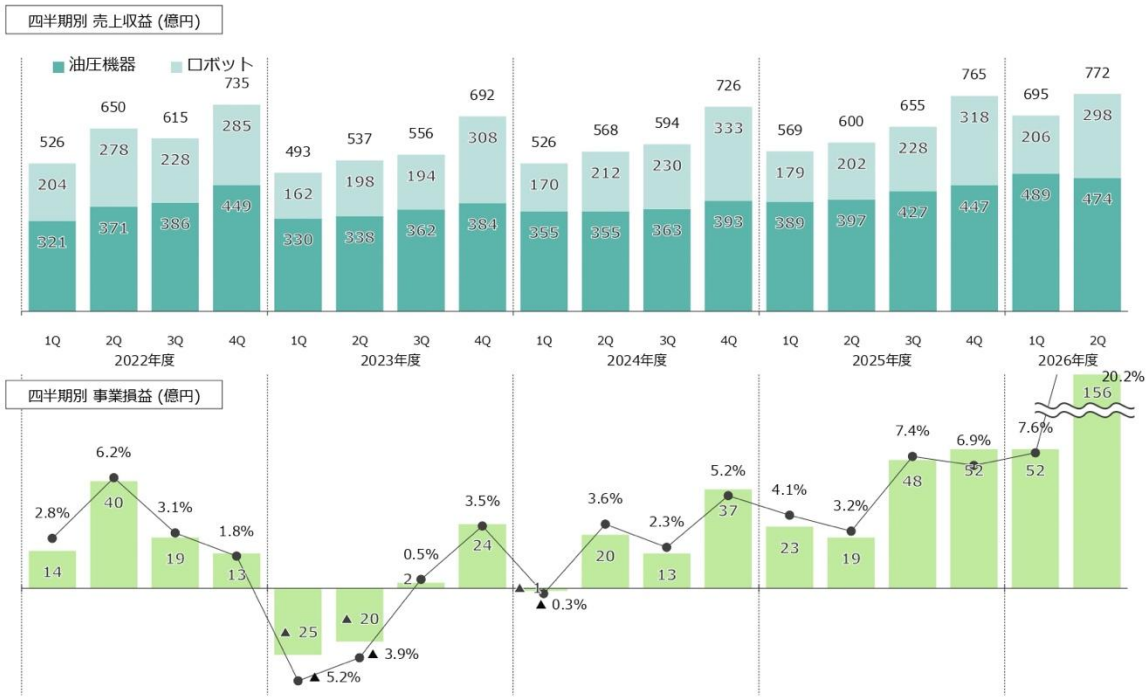
Kawasaki Powering your potential

34

34 ページです。

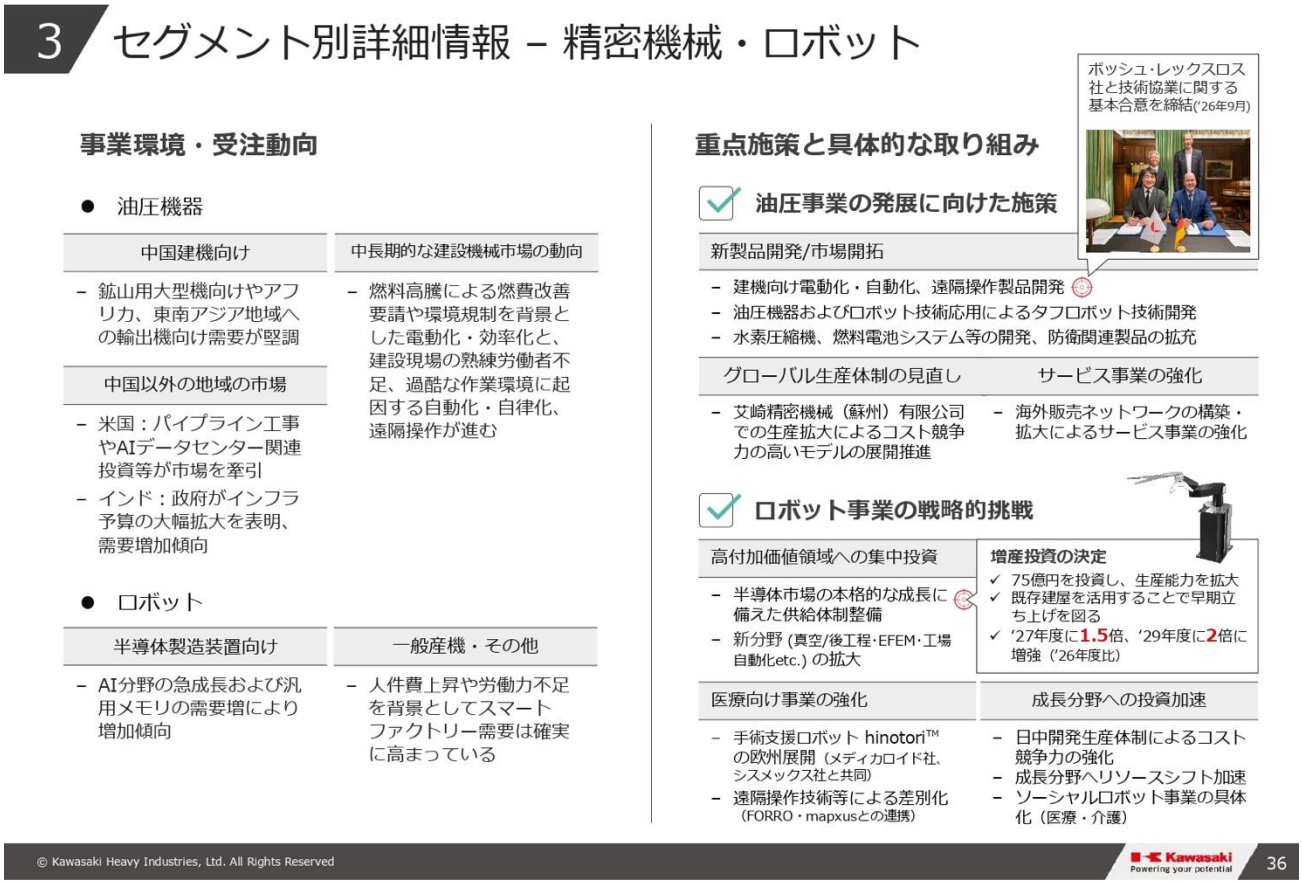
ここでは、事業損益の増減要因に加え、中国向け油圧機器売上とロボットの分野別売上を示しています。半導体向けロボットの売上は第 2 四半期累計で 263 億円と前年同期比 79 億円増加しており、通期では 545 億円を見込んでおります。ご参照ください。

3 セグメント別詳細情報 – 精密機械・ロボット



© Kawasaki Heavy Industries, Ltd. All Rights Reserved

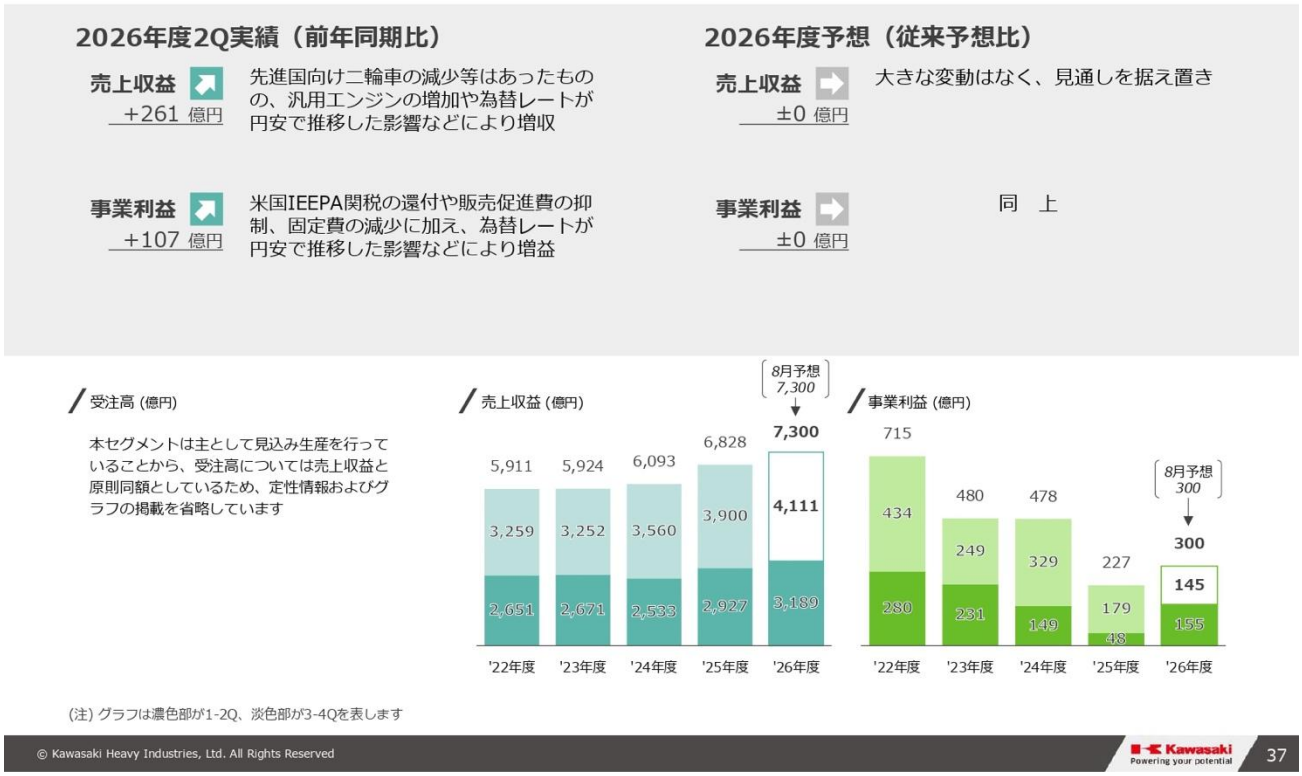
35 ページです。ここでは四半期別の売上収益、事業利益の推移を示していますのでご参照ください。



36 ページです。

油圧事業の発展に向けた施策として、9 月にボッシュ・レックスロス社と技術協業に関する基本合意を締結しました。ロボット事業において、半導体市場の本格的な成長に備えた供給体制整備として、75 億円の投資を決定しました。既存建屋で早期立ち上げを図り、2026 年度比で 2027 年度に 1.5 倍、2029 年度に 2 倍へ増強します。

3 セグメント別詳細情報 – パワースポーツ＆エンジン



37 ページ、パワースポーツ＆エンジンです。

売上収益は先進国向け二輪車の減少等あったものの、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、261 億円の増収です。事業利益は、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、107 億円の増益です。

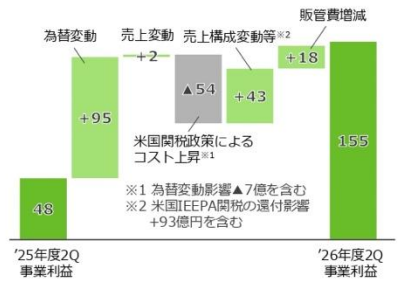
2026 年度見通しは大きな変動はなく、売上収益、事業利益ともに見通しを据え置いております。

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 2Q実績	'26年度 2Q実績	'26年度 前年同期比	'25年度 通期	'26年度予想 従来予想	'26年度予想 修正予想	'26年度予想 前期比	'26年度予想 従来予想比	'26年度予想 3-4Q予想
売上収益	2,927	**3,189**	+ 261	6,828	7,300	**7,300**	+ 472	-	**4,111**
うち 先進国二輪車	*1,122*	***1,041***	▲ *80*	*2,619*	*2,700*	***2,700***	+ *81*	-	***1,659***
新興国二輪車	*480*	***538***	+ *57*	*1,026*	*1,100*	***1,100***	+ *74*	-	***562***
四輪車・PWC	*847*	***961***	+ *114*	*2,114*	*2,350*	***2,350***	+ *236*	-	***1,389***
汎用エンジン	*477*	***647***	+ *169*	*1,067*	*1,150*	***1,150***	+ *83*	-	***503***
事業利益	48	**155**	+ 107	227	300	**300**	+ 73	-	**145**
[利益率]	*[1.7%]*	*[4.9%]*	*[+ 3.2pt]*	*[3.3%]*	*[4.1%]*	*[4.1%]*	*[+ 0.7pt]*	*[-]*	*[3.5%]*

事業利益増減要因 (億円)



補足情報

地域別販売台数（卸売）　(単位：千台)

		'25年度2Q	'26年度2Q	増減	'26年度(予)
先進国二輪車	日本	16	12	▲ 4	
	北米	46	31	▲ 15	
	欧州	35	33	▲ 2	
	その他※	5	5	▲ 0	
小計		104	82	▲ 21	230
新興国二輪車	フィリピン	97	91	▲ 6	
	インドネシア	8	11	+ 3	
	中南米	7	11	+ 4	
	その他※	12	13	+ 0	
小計		125	127	+ 1	280
四輪車・PWC	北米ほか	35	38	+ 2	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

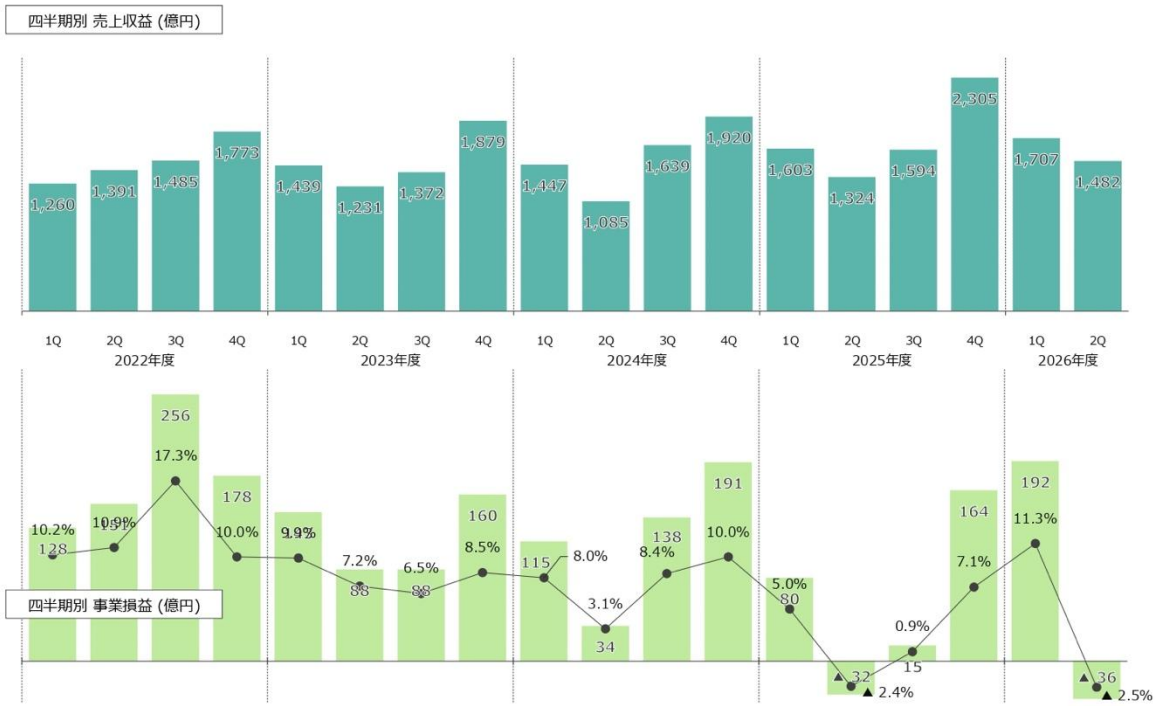
豪州：
中国：
タイ：

© Kawasaki Heavy Industries, Ltd. All Rights Reserved

38 ページです。ここでは事業利益の増減要因と、二輪車、四輪車・PWC の地域別卸売台数を記しています。

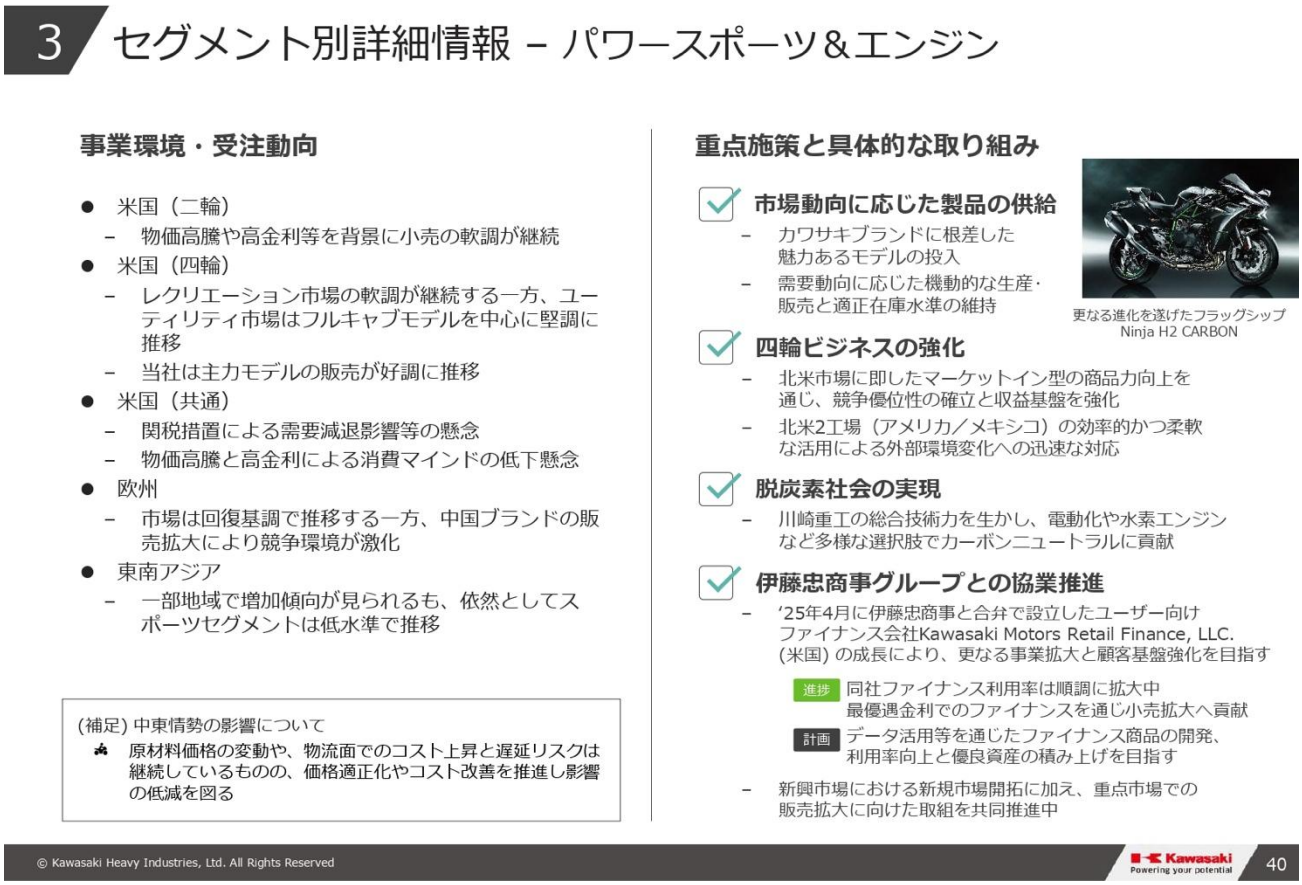
第 2 四半期累計の卸売台数は、先進国二輪車が北米を中心に前年同期比 2 万 1,000 台減の 8 万 2,000 台、新興国二輪車が 1,000 台増の 12 万 7,000 台、四輪車・PWC が 2,000 台増の 3 万 8,000 台です。

3 セグメント別詳細情報 – パワースポーツ&エンジン



© Kawasaki Heavy Industries, Ltd. All Rights Reserved

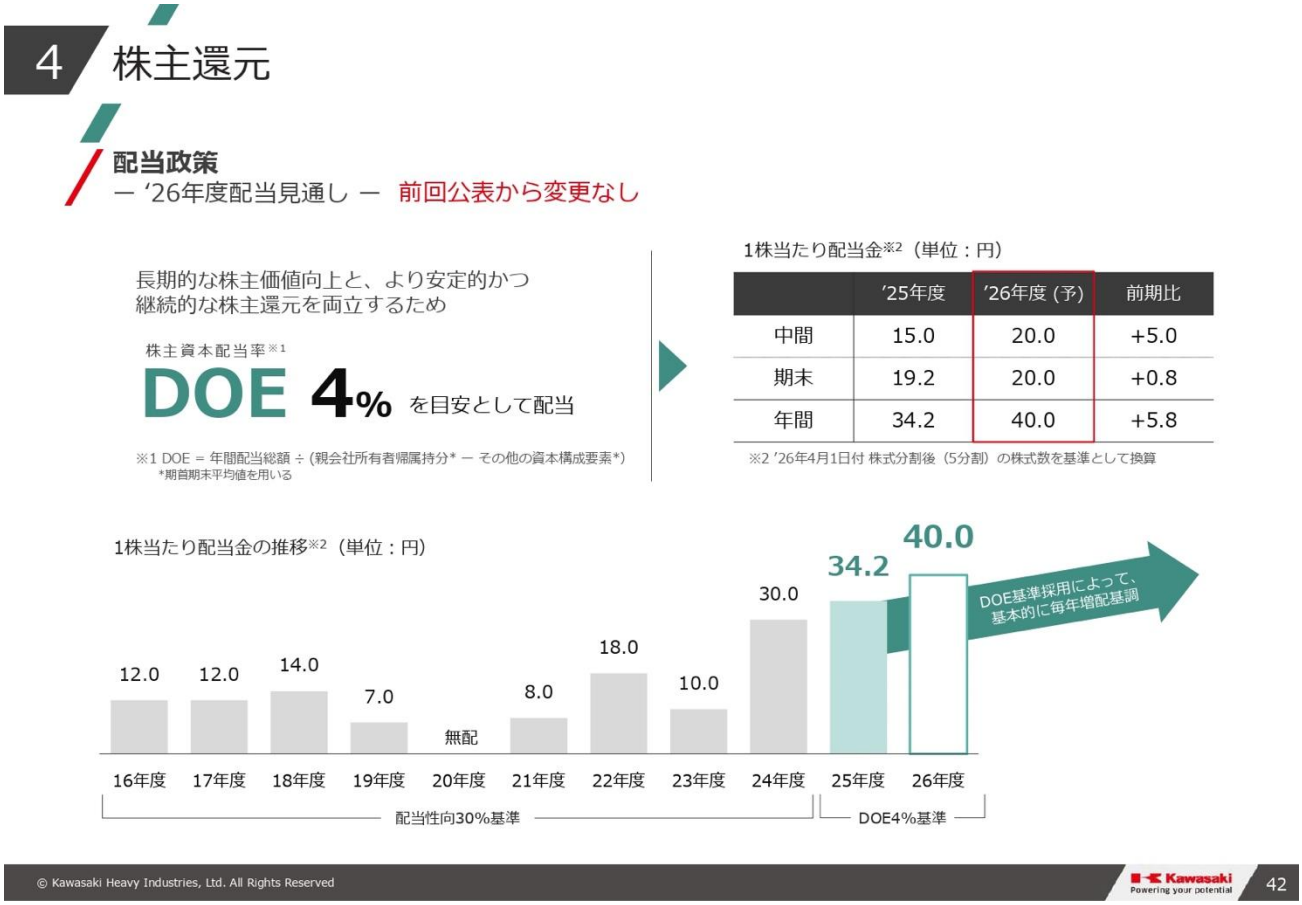
39 ページです。ここでは四半期別の売上収益、事業利益の推移を示していますのでご参照ください。



40 ページです。パワースポーツ＆エンジンの事業環境と重点施策です。

米国二輪市場では、物価高騰や高金利等で小売の軟調が続く一方、四輪のユーティリティ市場はフルキャブモデルを中心に堅調です。

なお、伊藤忠商事と合弁で設立した米国のユーザー向けファイナンス会社 Kawasaki Motors Retail Finance では、財務規律を保ちながら、ファイナンス利用率を慎重かつ着実に拡大させており、小売拡大に貢献するとともに、お客様の情報を製品のライフサイクルにわたって取得できることで効果的な CRM の推進に寄与しています。



株主還元です。42 ページをお願いします。

年間配当額は、中間 20 円、期末 20 円の合計 40 円と、前回公表から変わりございません。



43 ページです。

今回、プロジェクトトピックスとして 3 件と、創立 130 周年特集についてご報告します。

まず、先月のグループビジョン進捗報告会でもご紹介した造船 AI ロボットです。日本政府は造船業再生に向け、官民で総額 1 兆円規模を投資し、2035 年度に国内建造量を約 2 倍にすることを目指しています。

一方、熟練工員の減少や複雑・非定型な作業の自動化が課題です。当社は 10 月に船体に吸着して自律作業を行う造船 AI ロボットの試作機を公開しました。アタッチメントの交換で溶接・検査・塗装などに対応できる汎用ロボットです。2027 年度に当社坂出工場で実証運用し、2028 年度の市場投入を予定しています。

あわせて、デジタルツイン技術を活用した設計から建造までの各工程の最適化と、運用・修繕との組み合わせにより、次世代デジタルシップヤードの実現を目指します。実証で確立したモデルを国内外へ展開し、造船業と地域経済の持続的発展に貢献します。

国内商船事業では、2026 年度から 2035 年度までに累計約 1,000 億円を成長投資し、坂出で 2035 年度に売上収益 2,000 億円、事業利益率 15%以上を目指します。



44 ページです。

先月のグループビジョン進捗報告会でもご紹介した、高齢者の在宅を支援するソーシャルロボット Home LEO の試作機を発表しました。Home LEO はフィジカル AI により、利用者や環境を認識して自律的に行動し、生活習慣や好みを理解して利用者に寄り添うとともに、転倒や火の不始末等のリスクを検知して働きかけ、周囲へ連携します。

さらに、日常データを取得・蓄積し、医療機関や介護施設とつながることを目指しています。高齢者の在宅に伴う困難や不安にアプローチし、在宅継続を支援し、クオリティ・オブ・ライフの向上と介護・医療費の抑制を目指します。

Home LEO の投入により、当社のヘルスケアソリューションを在宅領域へ拡張し、病院、介護、在宅をつなぐワンストップサービスの構築を進めてまいります。なお、Home LEO の特徴には今後実装予定の機能を含んでおります。



45 ページです。次の中核事業の一つである水素事業について、国内外のサプライチェーン構築・利活用に向けた進展をご紹介します。

まず、ドイツでは、9 月に RWE Generation 社が運営する発電所内にて、当社の 30MW 級水素専焼ガスタービン「L30A」を用いた発電設備の設置工事が完了しました。試運転を経て、風力由来のグリーン電力を活用し、30MW 級では欧州初となる水素専焼の CO2 フリー水素発電システムの実証を実施する予定です。

次にフランスでは 9 月にグラン・テスト地域圏およびストラスブール自治港と、液化水素の輸送並びに産業利用検討に関する覚書を締結しました。ストラスブール港を欧州内陸部の水素供給拠点とすることを目指し、3 者で市場開拓や物流ルート構築の可能性を共同で検討します。

最後に、日本では 10 月に川崎 LH2 ターミナルにおいて、液化水素 50 トン/日での水素液化プラントの建設に着手しました。これまで国内で公表されている最大液化能力 15 トン/日で大幅に上回る日本最大の設備であり、2028 年末の完成・試運転を経て、2030 年からの商用化実証での利用を予定しています。

国内外で水素サプライチェーンの構築・利活用は着実に進展しています。これらを通じて、水素社会の実現に貢献し、将来の事業成長につなげます。



46 ページです。

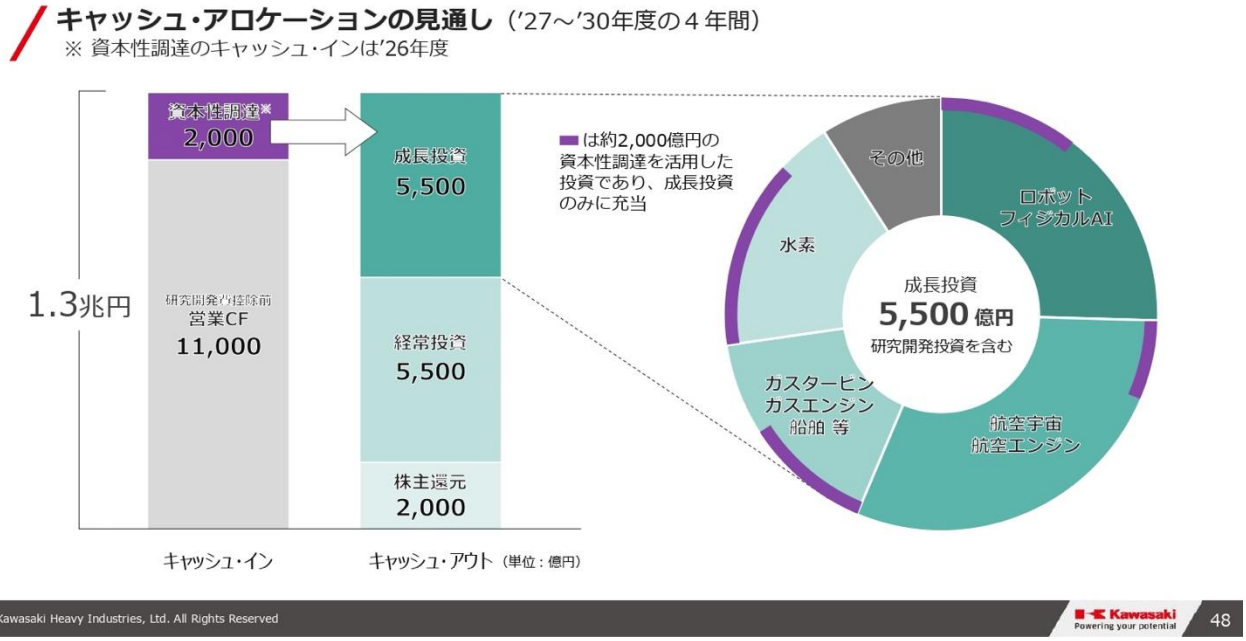
当社は 2026 年 10 月、創立 130 周年を迎えました。最後に当社の歴史や未来への挑戦を社内外へ発信する創立 130 周年の取り組みをご紹介します。

ブランドムービー「カワる、サキへ。」の『創立 130 周年、そのサキへ。』篇では、さまざまなステークホルダーの皆様とともに歩んできた 130 年を振り返りながら、水素社会やフィジカル AI が活躍するその先に広がる未来を描いております。

また、初代社長、松方幸次郎が形成した松方コレクションにちなみ、映画『モネ 時の海を渡った絵』2027 年 10 月公開予定に特別協賛する他、兵庫県立美術館での特別展の開催、旅行誌るるぶ特別編集のオリジナルガイドブックの発刊、神戸のカワサキワールドリニューアルオープンなど、さまざまな取り組みを進めております。ぜひご覧ください。

4 参考情報 – キャッシュ・アロケーション

2027～2030年度の４年間で、現在高収益かつ将来の大幅な成長が見込まれる主力事業と、中長期的に飛躍的な成長が見込まれる新規育成事業を中心に投資



47 ページ以降に参考情報をつけておりますのでご参照ください。

なお、48 ページには、先月のグループビジョン報告会で公表しましたキャッシュ・アロケーションとして当社の重点投資分野をお示しておりますので、ご参照ください。

以上で私からの説明を終了します。

質疑応答

司会 [M]：ありがとうございました。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 点お願いいたします。

1 点目は、説明会資料の 17 ページを拝見しておりまして、今回の通期計画の修正についてというところです。為替変動持分法で上方修正というところだと思うんですけど、一方で売上構成変動・販管費変動・その他、一番右のところ、ここが減益要因というか下方修正要因になっているかなと思っていまして。

3 カ月前のファーストクォーターのときには、ここはバッファーというのも少し表現としてあったんですけど、今回そういった表現もなくなっていますので、リスクバッファーの取り崩し等々があったのかどうか。パワースポーツと 2Q のところは少し構成変動の悪化なんかもあったのかなと思いますので、こういうところとの関係があるのかどうか。この今回の修正の中での売上構成変動でのマイナスがちょっと膨れ上がっているところについてご解説いただけると幸いです。お願いいたします。

山本 [A]：質問どうもありがとうございました。全体的に申し上げますと、航空宇宙のほうでやや期ずれによって見通しを引き下げたり、航空宇宙での売上期ずれによる操業の低下や、それからパワースポーツ＆エンジンで収益性の高い先進国の二輪が若干想定よりも卸売が少なかったことを反映したということがマイナスで効いてきているかなと考えています。

1Q の時に置いたバッファーについては、まだそれを当て込んでどうこうというようなことではなくて、そこは残っているんですけれども、特にパワースポーツ＆エンジンでは、今はいろいろと販促費を削ったりしながら適正在庫に落としていっているところではありますので、そういったリスクがある程度ここに充てられてくるのかなと考えています。

前川 [Q]：ありがとうございます。先進国の二輪のほうでご言及いただきましたけど、四輪は特段計画から変更なく推移しているのか。卸販売のところはちょっと QoQ では少し減ったようには見えるんですけど、四輪の状況はいかがでしょうか。

山本 [A]：四輪は、若干ハイパフォーマンスのレクリエーショナルの分野はやや軟調化しているんですけれども、今、当社が力を入れている RIDGE なんかのフルキャブのユーティリティモデルっていうのは非常に堅調で、販売は上がってきています。

前川 [Q]：わかりました。ありがとうございます。

2 点目ですけど、同じくここで表現いただいている航空エンジンの債権評価損のところと、あと航空宇宙全体だと今回 40 億引き下げられているんですけど、期ずれ等々がボーイング・防衛、両方であるということなので、この航空宇宙での引き下げ要因というか、セカンドクォーターも少し進捗が緩やかでしたが、この背景についてもう少し詳細に、特に期ずれのほうはどういった要因でずれているのか、来期ちゃんと出てくるということなのか、あわせて教えていただけると幸いです。お願いいたします。

山本 [A]：航空の期ずれについては、防衛向けの大型機の進捗がサプライチェーンの関係で後ずれしているということが一つ。それから民間のほうでは、ボーイング 787 のレートアップがちょっと遅れたという、この二つが大きいかなと思います。

それから、エンジンについては、LCC の 1 社がチャプターイレブンを申請したりとか、それからその他のところでも常に財務状態見ているんですけれども、ちょっと財務状態が悪化したところについては債権評価をして、それを計上したりしているということで悪化した部分でございます。

前川 [Q]：わかりました。ありがとうございます。航空宇宙でのこの 40 億の下方修正は、半分は債権評価損で半分は売上期ずれっていうことでいいんですかね。

山本 [A]：そうですね。はい。

前川 [Q]：わかりました。あとごめんなさい。防衛のほうの期ずれ背景というのも少しいただけますでしょうか。

山本 [A]：防衛は P1 とか C2 で、購入品が入ってこないとか、そういったようなことがあって、やや後ろにスケジュールがずれているということでございます。

前川 [M]：わかりました。ありがとうございます。私からは以上となります。

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、ゴールドマン・サックス証券の諫山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。

諫山 [Q]：いつも大変お世話になっております。ゴールドマン・サックス証券の諫山でございます。よろしくお願いいたします。

精密機械・ロボットのところをお伺いさせてください。和解金も入っているんで順調というところだと思うんですが、年度で 20 億しか増額修正、事業利益されてらっしゃらないので、2Q 良くなっているんだけど、これどれぐらいが実態なのかなっていうのがわからなくて、駄目元でちょっとお伺いしたいなと思っております。

短信上のその他収益の部分を見ると、ファーストクォーターからセカンドクォーターにかけて 110 億ぐらい良くなっているので、まんまこれがロボットの和解金だったら、あんまり事業利益、セカンドクォーター良くなってないような気がするなと見えるので、多分もっと和解金は少ないのかなとも思うんですけれども。

今回のセカンドクォーターの精密機械・ロボットの和解金除いたベースでどれぐらい利益が良くなっているのか。今回、増額修正されているのがどっちが大きくて今どちらに自信を持ってらっしゃるのか。もうちょっとお話を伺いたいなと思っております。これが一つ目です。よろしくお願いします。

山本 [A]：今回の事業利益の上方修正幅という意味では油圧とロボットはだいたい同じ規模でして、ロボットについて 1Q は大体トントンなんですけれども、2Q は和解金なくても数十億円規模の利益が出ているということです。

実績は、精機のほうは非常に販売好調です。増益要因のほとんどがこの好調な販売と、あとEDDIE との合弁をつくっていますけど、そこの会社の持分法の利益が改善しているといったようなことが貢献しているかと思います。

それからロボットについては、半導体向けの増収の効果と、加えて円安の効果というものがあって、それがかなり貢献してきているという状態です。

諫山 [Q]：よくわかりました。ありがとうございます。二つ目の質問も似たような感じの質問なってしまうんですけれども、エネソルマリンのところで、今回持分法も本体も良かったと思うんですけど、これって採算の良いものが入っての上振れなんでしょうか。

想定していたよりも両方とも良かったように見えるので、上期の上振れの背景と今回増額修正したのは上期の分の反映だけなのか。もっと案件採算良くなるというふうに見えるのか。こちらについても補足をいただけると幸いです。

山本 [A]：まず今回上方修正したのは、やはり船舶海洋の持分法っていうのが非常に好調で、それの増加によるものと、あと、上期の実績については、かなり LPG/アンモニア運搬船の採算が改善してきているというところが大きいかなと思います。

諫山 [Q]：通期の増額 60 億円のところの持分 45 億円を除いた 15 億円について、こちらは一番大きいのは国内の LPG/アンモニア船の話が主ということでいいんですか。

山本 [A]：そこの部分はプラントや舶用推進の上方修正ですね。

諫山 [M]：よくわかりました。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、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 [M]：いつもお世話になっております。UBS 証券の佐々木と申します。

山本 [M]：どうもお世話なっています。

佐々木 [Q]：ご説明ありがとうございます。私から 2 問でして、まず 1 問目がさっきの前川さんの質問の続きなんですけど、今回このパワースポーツのところ、四輪はいいんですけど二輪が悪くなったっていうところですけど。さっき一応在庫調整しているからみたいな話もありましたけど、今回結構 2 クォーターの損益見るとやっぱりこの物量構成もかなりここのところ悪化して、おそらく二輪だと思いますし、2 クォーターで見てもこれ赤字になってしまっていると思います。

結構この二輪の販売減のインパクトが大きいというふうに見えるんですけど、改めて、これ一体エンドマーケットで何が起きているかっていうのをあわせて整理して、状況を教えていただけませんか。

同時に、中期のこの 300 億の事業利益計画は据え置かれていますけど、これが大丈夫な背景も教えてください。おそらくリスクバッファーがまだあるから大丈夫ということだとは思いますし、為替とかも含めて何とかなるってことだと思うんですけど、そこの計画を据え置かれた背景っていうのも少し詳しく教えていただけると助かります。まず 1 問目ですがよろしくお願いします。

山本 [A]：まず、先進国二輪で卸売台数が落ちているということですけれども、まず一つはある機種で品質問題があって、販売を自粛しているっていうことが台数ベースでは大きいと考えています。

それから、またあと加えて申し上げているような意図的に在庫調整をしているということで、特に販促費を削減していますので、そのことによって卸売が減少してしまうというのは、これはもうわかっていてやっているところということです。

マーケットそのものがすごく軟調かというと、二輪についてはそれほど良くはないんですけれども、悪くもないかという感じです。ただ、四輪については今、好調なので、四輪については上がってきてはいるんですけども、収益性という観点では少しそれが悪さをしているという要因にはなっているかなと思っています。

見通し 300 億については、IEEPA 関税還付相当をリスクバッファーとして考え、今回も据え置いていますし、足元の状態からすると十分達成可能だと考えています。

佐々木 [Q]：やっぱりこれはおっしゃる通り四輪良くなっているし、ある程度マーケットは悪くないし、為替とかおっしゃる通りバッファーとかあるから一応 300 は別に旗を降ろす必要はない。こういう解釈の仕方でよろしいですかね。いかがでしょうか。

山本 [A]：はい、それでいいと思います。

佐々木 [M]：わかりました。クリアです。ありがとうございます。

山本 [M]：ありがとうございます。

佐々木 [Q]：2 問目が航空宇宙システムですけど、先ほどの前川さんのご質問の続きですけど、今回の見通し 40 億下げられた理由もわかりましたと。お伺いしたいのが、上期の事業利益 100 億ですけど、通期 680 億ですので、この 580 億、下期に利益が出る見通しになっているわけですよね。

従前からこのビジネス確かに下期偏重ですし、そういうものがあるから 580 っていうことだと思うんですけど、改めてこの下期にこの 580 の利益が出る確からしさとか、自信度っていうのはわれわれとしてはどのように考えるべきなのか。事業環境も含めてそこのところの考え方をぜひ教えていただけませんか。2 問目ですがこちらよろしくお願いいたします。

山本 [A]：上期は今、固定費がちょっと増えるっていうか、期間費用が増えているところでして、それは誘導体、ミサイル関係の増産投資に向けての建設場所の整地だったりとかっていうのが続いていたりとか。

それからボーイング向けの増産に対する準備もあります。人を増やしたり、トレーニングにかかる費用っていうのが増えてきているとか。そういったような状況があって、今の利益進捗ですけれども。

ただ、事業利益の進捗率自体は前年とほぼ全く同じような出方になっています。今回航空エンジンのほうで債権評価損を計上したことによって収益性が若干落ちていますけれども、それがなかりせば全く昨年と同じようなベースになっていますので、十分達成可能な見通しだと考えています。

ボーイングにおきましては若干期ずれがあったんで、全体として下方修正していますけれども、787 の 8 機から 10 機にレートアップしていくっていうのはもう確実なので下期に偏重しますし、それから防衛関連というのが下期に昨年度よりも大きく売上が上がってくるというところから、どうしてもこういう下期偏重の形になってしまっているということでご理解いただけるとありがたいです。

佐々木 [Q]：ありがとうございます。まとめると、多少ご承知の通りボーイングの増産対応の遅れはありますけど、それでも増えていくし、防衛関連も下期に上がって、上期はコスト増えていましたから、下期にそれなりに利益が出るところの蓋然性は変わっていないだろうと捉えればいいっていう感じですかね。

山本 [A]：そうです。おっしゃる通りです。

佐々木 [M]：よくわかりました。私から以上です。どうもありがとうございました。

山本 [M]：どうも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、マッコーリーキャピタル証券の福原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。

福原[M]：マッコーリーキャピタル証券の福原です。いつもお世話になります。

山本 [M]：お世話になります。

福原 [Q]：私も二つ質問ありまして、1 点目ですけれども、航空エンジンの今回の修正の中身についてです。債権評価損 20 億なんですけれども、これは 1 社に限らず複数社を精査した結果と考えてよろしいでしょうか。

それから、機体のところのこの 20 億なんですけれども、売上 100 億下げた結果にはなりまして、[音声不明瞭]。

この 100 億が来年にずれたときに、この採算性というのは、基本的に来期の売上の増収要素にはなるんですけれども、しかし来年の機体の利益率には影響するものではないのかという確認だけです。

山本 [A]：これは期ずれなので、今年度に上がる予定だったものがそのまま来年度にずれていくと考えていただいて全く問題ありません。

福原 [Q]：わかりました。ありがとうございます。あと、今度防衛受注になりますけれども、今回通期計画を増額修正されましたけれども、これは、要は海外向けのものも入っていたりするものでしょうか。これも確認だけです。

山本 [A]：特に今回の修正では海外向けのものも入っていませんし、国内向けでも何か大型案件が入ったというわけではなく、案件ごとに精査した結果、上方修正したということです。

福原 [M]：わかりました。ありがとうございます。以上です。

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。

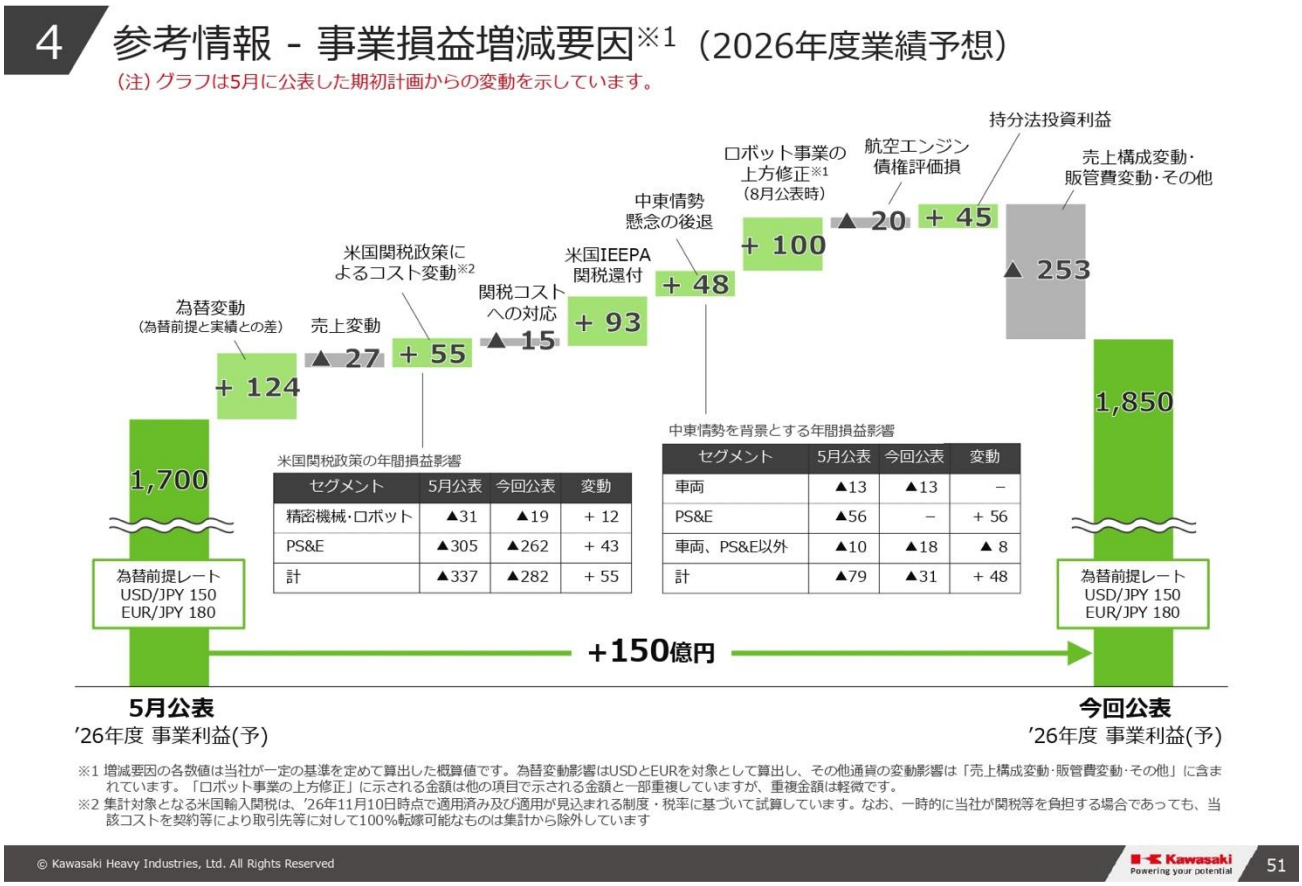
谷中 [M]：SMBC 日興証券の谷中でございます。よろしくお願いいたします。

山本 [M]：お願いします。

谷中 [Q]：2 点ありまして、1 点目が、現時点でいわゆるリスクバッファーみたいな性質のものって営業利益計画にどれぐらい織り込んでいるか。第 1 クォーターだとざっくり 200 億円ぐらいを織り込んでいるような印象があって、パワスポに全て充当するわけではないというコメントをいただいていましたけど、改めて現時点で、そういったリスクバッファーみたいな性質の金額ってどれぐらいご想定されているのか、いかがでしょうか。

山本 [A]： IEEPA 関税の還付分ですよね、それが約 100 億ぐらいあって、こちらは第 1 四半期の時も計画には織り込んでおりませんでしたけれども、その状況は第 2 クォーターも変わっていないということでございます。

ほぼ 95%ぐらいはもう入金済みです。



谷中 [Q]：ありがとうございます。補足ですけど、51 ページを拝見した上で、この右端のマイナス 253 億、この内訳の多くが特段何か織り込んでいるわけじゃないような印象があったんですけど。改めて今お伺いすると、IEEPA の関税還付の 93 億がリスクバッファーというか、それに近いような意味合いという理解でよろしいんでしょうかね。

山本 [A]：そうです。はい。そのご理解で正しいと思います。

谷中 [Q]：ありがとうございます。2 点目が先進国二輪を伺いたいんですけども、先進国二輪の品質問題が起きたのが日本と北米、上期で見ると YoY で 20%超下がっているので、この 2 地域で発生しているのかという確認と、あわせて上期でマイナス 21%販売台数が下がっているのに対して、下下で YoY で比較すると、10%程度は販売台数を去年に比べて伸ばさなきゃいけないので、

改めて下期この販売台数を伸ばせる確からしさみたいなものをフォローいただきたいんですが、いかがでしょうか。

山本 [A]：品質問題は日本ではなく米国のみです。

谷中 [Q]：下期の販売台数に関してはいかがでしょうか。どちらかというとパワースポーツ全体で達成しにいくようなイメージのほうが自然なんですかね。

山本 [A]：そうですね、先進国二輪については品質問題の解消時期にもよりますが、未達リスクがあると考えています。一方で、新興国はおかげさまで伸びていますので、全体では台数計画を達成できるかもしれません。売上については、7,300 億円についてはほぼ達成できるんじゃないかなとは思っています。かなりそこについてはコンサバな計画になっていますので、大丈夫だと思っています。

谷中 [M]：承知しました。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、大和証券の田井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。

田井 [Q]：山本さん、田井です。お世話になります。バイクの品質問題って結構長引きそうなお話なんですか。ちょっと僕が理解追いついてないんですけど。

山本 [A]：いや、でもちょっとまだわからないですね。でもそんなにすごい大きな問題になるとは思っていないんですけれども、一応、今は販売を自粛しているという状況です。

アメリカのオフロードのバイクっていうか、特に大型のバイクではないので、そんなにすごい高価格帯のバイクでもありません。ただ数は出るというものです。

田井 [Q]：なるほど。わかりました。あともう一つ、聞き漏らしていたら恐縮なんですけど、船の受注計画を今回年間ベースだと結構増やされたと思うんですけれども、コメントとしては LPG とかがっていう書かれ方をしていたと思うんですが、結構先々の船台まで埋まる形になるぐらいの規模なのかなと思ったりするんですけど、そのあたりいかがですか。私の理解では、次は水素用に空けていた部分もあったような気もしていたので。

山本 [A]：そうですね、ただ今回増やしているのは、おっしゃる通り LPG/アンモニア運搬船の隻数が 1 隻から 3 隻に増やしたということで受注上方修正していますけれども、大体 28 年度の年央ぐらいまではそれで埋まるかなと思っていますし、その後はおっしゃっている通り、液化水素運搬船の建造が始まるので、その分は空けてあります。

田井 [Q]：ではその水素のほうはスケジュール特に変わらないんですね。

山本 [A]：変わりません。

田井 [Q]：わかりました。あと最後にもう一つ、あまり業績と関係ないんですけど、トヨタがロボットの話を今積極的にしだしていると思うんですね。40 万台という数字も走っていますし、そのうち自分で作るもの、作らないもの、いろんなことを発表されていますけれども。

比較的御社は関係性として深いと思いますので、何か御社にとってのビジネスのオポチュニティになるのか、逆になんかぶつかりが生じる部分が出てくるのであれば、もちろんゼロじゃないと思うんでそういうのも、ありそうなのか。何か御社サイドから見てトヨタが動き出したお話はどう捉えてらっしゃるかって、コメントいただけることあればなと思ったんですが。いかがですか。

山本 [A]：私もトヨタさんの活動は新聞で知ったぐらいですが、トヨタさんと当社の関係を鑑みれば、そんな変なことにはならないだろうとは思いますけど、まだ全然何も中身の情報について把握していないので、今はちょっとコメントできないです。すみません。

田井 [M]：わかりました。ごめんなさい、大丈夫です。私は今日は以上です。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]：よろしくお願いします。簡単に 2 点で、一つはパワースポーツの通期の利益計画 300 億っていうところで変わらないんですが、海外からちょっとしつこく聞かれたのは、不動産売却益がこの 300 億に入っていますか。

山本 [A]：そうですね。入っています。

マクドナルド [Q]：それ、いくらぐらいとか、いつ頃とか、教えてもらえますか。

山本 [A]：十数億ぐらいですかね。

マクドナルド [Q]：ありがとうございます。もう一つは、すみません、全然別の話ですけども、以前、御社とお話したときにはちょっと課題があったのは、この会計変動ですね。IFRS18 を導入することによって、持分法利益が営業利益からとか事業利益から税前に移るという話もあったんですけど、この辺はどうなっていますか。

山本 [A]：持分法利益についてはわれわれ、中国の合弁造船所は当社グループとの一体運営の方針ですし、それがわれわれのビジネスモデルでもあるので、それはちゃんとわかる形でご説明していきたいなとは思います。

マクドナルド [Q]：日本の株式相場の習慣が EPS とか当期利益じゃなくて、営業利益とか、会社によっては事業利益が注目されているなか、結構大きな金額が動きますので、来年度から川崎重工を見るには事業利益じゃなくて、もうちょっと税前に注目すべきかなと思うんですけど。

山本 [A]：そうですね。おっしゃる通りです。われわれとしては税引前当期利益が一つの基準になると考えていますので、そこを中心にした説明をしていきたいと思っております。

マクドナルド [Q]：なるほど。というのは、例えば 43 ページで、今日、国内商船事業が、これ坂出の話で、これはもちろん持分法利益と関係ないんですけど、御社の場合は、今のところやっぱりどうしても事業利益の数字の目標設定されてますけど、いろんな注目されている利益率が変わらないといけないと思いますので、もっと税前に注目すべきと思うんですけど。

山本 [A]：そうですね。税前利益は、為替差損益みたいな要素も入ってくるので、ちゃんと目標設定を考えていきたいと思っていますし、継続性の観点から事業利益相当の数字を任意開示することも一案かと思っています。今は検討しているところです。

マクドナルド [M]：OK。わかりました。また決まったらぜひ教えていただきたいと思います。

山本 [M]：そうですね、はい。

マクドナルド [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、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。よろしくお願いします。本日はありがとうございます。

1 点目は途中でお話にあった、防衛のところでサプライチェーンで遅れがみたいな話で、部品調達のお話があったんですけど、詳細教えていただけるかわからないんですけど、どういった影響なのかっていうのと、防衛もかなりどんどん倍増に向けて御社も売上を上げていくタイミングなので、そこへの影響をどう見ればいいかっていうところ。

あともちろんその FA 関連でロボットとかもいろいろサプライチェーンの問題とか、他社さんで出ていたりするので、他の事業で何かそういったサプライチェーンで少しお困りごとだったり懸念点とか出ているか、そこを確認させていただけますでしょうか。

山本 [A]：まだその困り事とか何とかっていうようなことは特段ないですけれども、今回はそういった一過性の納入遅れがあったために、全体として進捗が遅れているということです。

北浦 [Q]：わかりました。他の事業でもあんまり出荷を進める上で、特に懸念点とかって今のところ、御社事業いろいろあるんで、ガスタービンとかはもちろん能力の関係とかあると思うんですけど、サプライチェーンの供給面のところで困っているところって、特に懸念しておくところってないですか。

山本 [A]：現状では大きな影響はありませんけれども、これからいろいろ増産をしていく上では、そういったところにも十分注意してやっていかないといけないということはよく認識しています。

北浦 [Q]：わかりました。ありがとうございます。あと、今回エネルギーソリューション&マリンのところで、2Q の利益率って非常に高くなってきたなという印象があって、非常に強いなっていうところで、先ほど造船のところも 1,000 億に対して事業利益も 15%を目指していくっていうような話もありましたので、そこの利益率の考え方みたいなところって結構 10%台半ばから後半、もしくは最終的には 2 割を超えるみたいな目線も持てるような事業に成長してきているのか。少し今の環境と今後について収益性の面からコメントいただけると助かります。

山本 [A]：エネルギーソリューション&マリンは非常に収益性どんどん良くなってきていますので、10%とか言わずにもう 15%超っていうのを目指していかないといけないなと思っています。

北浦 [Q]：では、もうちょっとまだ上がっていく余地が今後も出てきそうですか。

山本 [A]：上がっていく余地は十分あるとは思っています。LPG/アンモニア運搬船もどんどん船価が高くなってきたやつを今造っているところなので、そういう意味では良くなっていくと思いますね。

北浦 [M]：わかりました。ありがとうございます。私からは以上です。

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。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、皆様にご挨拶を申し上げます。

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まして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. 音声が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。