

2021年度第3四半期決算説明資料

Financial Results for Third Quarter FY2021
(for the year ending March 31, 2022)

2022年2月2日

川崎重工業株式会社



 **Kawasaki**
Powering your potential

0 目次

1

2021年度3Q決算実績

| | |
|--------------|----|
| サマリー | 3 |
| セグメント別 | 4 |
| 損益計算書 | 5 |
| 営業損益増減要因 | 7 |
| 貸借対照表 | 9 |
| キャッシュ・フロー計算書 | 11 |

2

2021年度業績予想

| | |
|--------|----|
| サマリー | 13 |
| セグメント別 | 14 |

3

セグメント別詳細情報

| | |
|------------------|----|
| 航空宇宙システム | 15 |
| 車両 | 19 |
| エネルギーソリューション&マリン | 23 |
| 精密機械・ロボット | 27 |
| モーターサイクル&エンジン | 31 |

4

株主還元、その他

| | |
|-------------|----|
| 株主還元 | 35 |
| プロジェクトトピックス | 36 |
| 参考資料 | 40 |

ご注意

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

1 2021年度3Q決算実績 - サマリー

- ☑ 前年同期比で売上は微増、利益は大幅に改善
- ☑ 船舶中国合併会社で10-12月期も受注工事損失引当金を計上

(単位：億円)

| | '20年度3Q | '21年度3Q | | | | 前年同期比 増減 |
|---------------------------|----------------|---------|----------|---------|---------------|-------------|
| | | 4~6月期 | 7~9月期 | 10~12月期 | 累計 | |
| 受注高 | 9,140 | 3,042 | 3,553 | 3,668 | 10,264 | + 1,123 |
| 売上高 | 10,324 | 3,556 | 3,254 | 3,576 | 10,387 | + 62 |
| 営業損益 | ▲ 37 | 151 | 52 | 186 | 390 | + 427 |
| | [利益率] [▲ 0.3%] | [4.2%] | [1.6%] | [5.2%] | [3.7%] | [+ 4.1pt] |
| 経常損益 | ▲ 0 | 131 | ▲ 20 | 102 | 213 | + 213 |
| | [利益率] [▲ 0.0%] | [3.6%] | [▲ 0.6%] | [2.8%] | [2.0%] | [+ 2.0pt] |
| 親会社株主に帰属する 四半期純損益 | ▲ 139 | 98 | ▲ 53 | 27 | 72 | + 212 |
| | [利益率] [▲ 1.3%] | [2.7%] | [▲ 1.6%] | [0.7%] | [0.7%] | [+ 2.0pt] |
| 売上加重平均レート(USD/JPY) | 104.99 | 110.71 | 109.72 | 112.37 | 111.03 | + 6.04 |
| 損益影響外貨量(USD) [※] | 9.7 | 4.2 | 3.4 | 3.4 | 11.0 | + 1.3 |

※ 川崎重工業単体のドル建売上からドル建仕入を控除して算出（損失引当済み案件のドル建売上を含む）した外貨量であり、為替レートが1円変動することによる営業利益への概算影響額。当該数値のセグメント別内訳はP.42を参照

1 2021年度3Q決算実績 – セグメント別

- ✓ 航空宇宙システムは旅客需要の回復に伴い、改善傾向が続く ①
- ✓ MC&Eは先進国の旺盛なアウトドア需要を背景に大幅な増収・改善 ②
- ✓ '21/10に分社した車両とMC&Eが堅調な実績

(単位：億円)

| | 受注高 | | | 売上高 | | | 営業損益 | | |
|--------------------|---------|---------------|---------|---------|-----------------|-------|---------|-----------------|-------|
| | '20年度3Q | '21年度3Q | 増減 | '20年度3Q | '21年度3Q | 増減 | '20年度3Q | '21年度3Q | 増減 |
| 航空宇宙システム | 2,247 | 1,608 | ▲ 638 | 2,779 | ※1 2,049 | ▲ 730 | ▲ 192 | ※1 ▲ 113 | + 78 |
| 車両 | 492 | 422 | ▲ 70 | 1,015 | 891 | ▲ 123 | ▲ 13 | 25 | + 39 |
| IT・デジタルソリューション&マリン | 1,873 | 2,532 | + 658 | 2,156 | 2,017 | ▲ 138 | 56 | 31 | ▲ 25 |
| 精密機械・ロボット | 1,702 | 1,974 | + 271 | 1,542 | 1,795 | + 252 | 81 | 134 | + 53 |
| モーターサイクル&エンジン | 2,255 | 3,095 | + 840 | 2,255 | 3,095 | + 840 | 18 | 296 | + 278 |
| その他 | 569 | 630 | + 61 | 575 | ※1 537 | ▲ 37 | 5 | 35 | + 30 |
| 調整額※2 | - | - | - | - | - | - | 7 | ▲ 20 | ▲ 27 |
| 合計 | 9,140 | 10,264 | + 1,123 | 10,324 | 10,387 | + 62 | ▲ 37 | 390 | + 427 |

※1 「収益認識に関する会計基準」（企業会計基準第29号2020年3月31日）の適用により、従来の方法に比べて、航空宇宙システムセグメントの売上高で約▲679億円、営業利益で約▲28億円、その他セグメントの売上高で約▲150億円の影響が生じています

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

1 2021年度3Q決算実績 – 損益計算書

(単位：億円)

| | '20年度3Q | 百分率 | '21年度3Q | 百分率 | 増減 |
|--------------------------|---------|-------|---------------|-------|-------|
| 売上高 | 10,324 | 100.0 | 10,387 | 100.0 | + 62 |
| 売上原価 | 8,996 | 87.1 | 8,516 | 82.0 | ▲ 479 |
| 売上総利益 | 1,328 | 12.9 | 1,870 | 18.0 | + 541 |
| 販売費および一般管理費 | 1,366 | 13.2 | 1,480 | 14.3 | + 114 |
| うち 給料および手当 | 407 | | 422 | | + 15 |
| 研究開発費 | 297 | | 317 | | + 20 |
| その他 | 661 | | 740 | | + 78 |
| 営業損益 | ▲ 37 | ▲ 0.4 | 390 | 3.8 | + 427 |
| 営業外損益 | 36 | | ▲ 177 | | ▲ 213 |
| うち 為替差損益 | 19 | | ▲ 9 | | ▲ 29 |
| 金融収支（受取配当金含む） | ▲ 17 | | ▲ 15 | | + 1 |
| 持分法による投資損益 | 14 | | ▲ 151 | | ▲ 166 |
| 民間航空エンジンの運航上の問題に係る引当金戻入金 | 30 | | 0 | | ▲ 29 |
| その他 | ▲ 9 | | ▲ 0 | | + 9 |
| 経常損益 | ▲ 0 | - | 213 | 2.1 | + 213 |

要因説明

- ① モーターサイクル&エンジンや精密機械・ロボットにおいて販売費が増加
- ② USD/JPYのレート差
'20年度期末日レート 110.72円
'21年度3Q末日レート 115.02円
円安に推移したものの、ドル建債務の換算影響等により差損が発生
- ③ 船舶中国合併会社で鋼材価格の上昇やUSD/CNYレートが元高で推移したこと等により業績が悪化し、受注工事損失引当金を計上

1 2021年度3Q決算実績 – 損益計算書

(単位：億円)

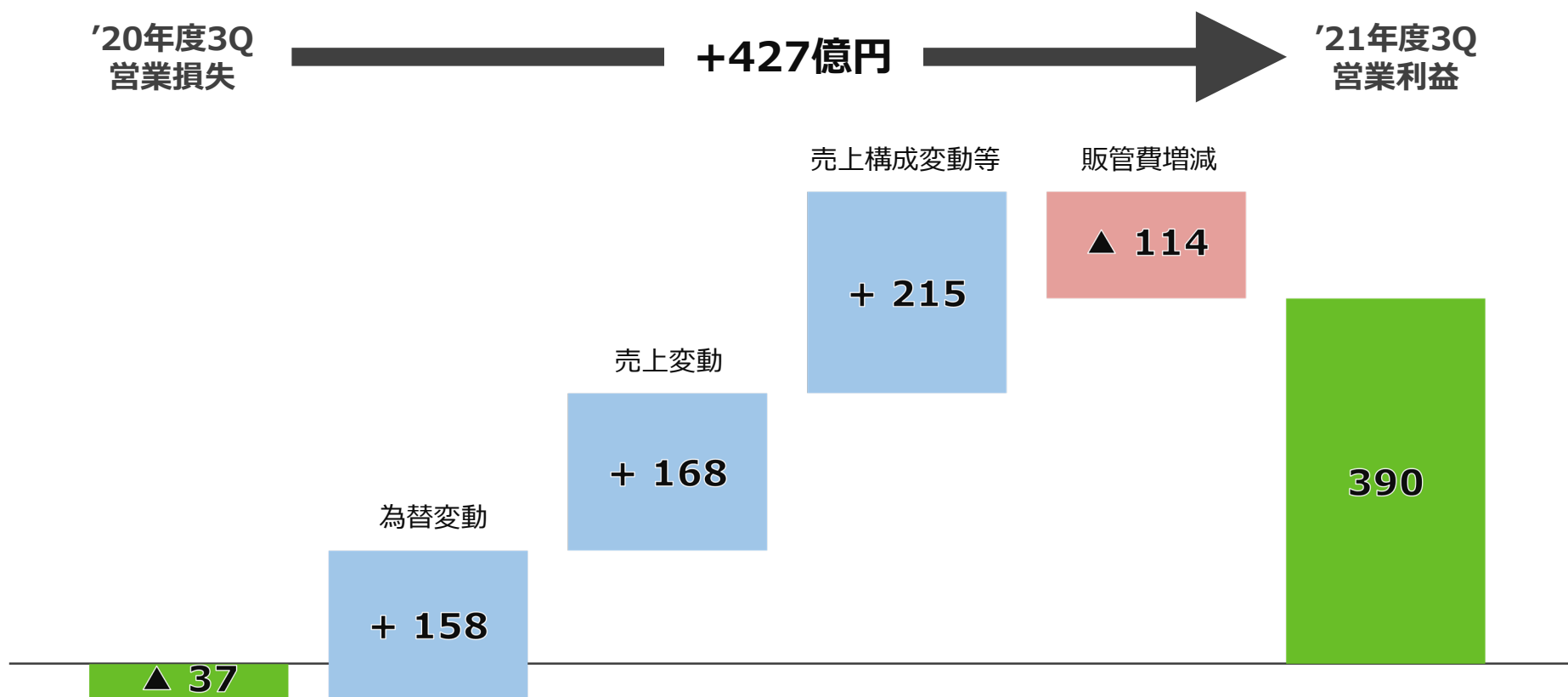
| | '20年度3Q | 百分率 | '21年度3Q | 百分率 | 増減 |
|------------------|---------------|-------|---------------|-----|-------|
| 経常損益 | ▲ 0 | - | 213 | 2.1 | + 213 |
| 特別損益 | 8 | | 13 | | + 4 |
| うち 固定資産売却益 | 5 32 | | 4 16 | | ▲ 16 |
| 関係会社株式売却益 | 6 15 | | - | | ▲ 15 |
| 減損損失 | 7 ▲ 39 | | 8 ▲ 2 | | + 36 |
| 税金等調整前四半期純利益 | 8 | 0.1 | 226 | 2.2 | + 218 |
| 法人税等 | 9 135 | | 10 135 | | + 0 |
| 非支配株主に帰属する四半期純利益 | 12 | | 17 | | + 5 |
| 親会社株主に帰属する四半期純損益 | ▲ 139 | ▲ 1.4 | 72 | 0.7 | + 212 |

要因説明

- ④ 土地の売却
- ⑤ 寮・社宅の売却
- ⑥ エネルギー・環境プラントでの関係会社株式売却
- ⑦ 船舶坂出工場における全部固定資産の減損
- ⑧ 船舶坂出工場における新規取得資産の減損
- ⑨ '20年度以降の将来計画を見直し再策定した結果、繰延税金資産の一部取り崩しを実施（54億円）
- ⑩ 持分法投資損失は税負担の軽減に寄与しないため、税前利益に対し法人税等の割合が高い

1 2021年度3Q決算実績 - 営業損益増減要因

- ✓ 量産系事業(MC&E、精密機械・ロボット)が売上変動項目で大きく貢献
- ✓ 航空宇宙システムでは前年同期に大きな負担となったエンジン整備費用が縮小



2021年度3Q決算実績 - 営業損益増減要因

(単位：億円)

| | '20年度3Q 営業損益 | | | | | 増減計 | '21年度3Q 営業損益 |
|-----------------|-----------------|-----------------|-------|--------------|---------------|------|-----------------|
| | | 為替変動※ (粗利影響) | 売上変動※ | 売上構成 変動等※ | 販管費 (▲は増加) | | |
| 航空宇宙システム | ▲ 192 | 11 | 0 | 60 | 7 | 78 | ▲ 113 |
| 車両 | ▲ 13 | 3 | ▲ 14 | 50 | ▲ 0 | 39 | 25 |
| Iネットソリューション&マリン | 56 | 4 | ▲ 26 | 4 | ▲ 7 | ▲ 25 | 31 |
| 精密機械・ロボット | 81 | 28 | 44 | 10 | ▲ 29 | 53 | 134 |
| モーターサイクル&エンジン | 18 | 111 | 148 | 74 | ▲ 55 | 278 | 296 |
| その他 | 5 | 1 | 16 | 13 | 0 | 30 | 35 |
| 調整額 | 7 | | | 1 | ▲ 28 | ▲ 27 | ▲ 20 |
| 合計 | ▲ 37 | 158 | 168 | 215 | ▲ 114 | 427 | 390 |

※ 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

※ 「収益認識に関する会計基準」(企業会計基準第29号2020年3月31日)の適用により、航空宇宙システムにおいて営業利益で約▲28億円の影響が生じており、当該影響は売上構成変動等に含めて表示しています

1 2021年度3Q決算実績 – 貸借対照表

(単位：億円)

| | '20年度末 | 百分率 | '21年度 3Q末 | 百分率 | 増減 |
|-----------|--------|-------|---------------|-------|---------|
| 現金および預金 | 1,267 | | 752 | | ① ▲ 514 |
| 売掛債権 | 4,604 | | 4,474 | | ② ▲ 129 |
| 棚卸資産 | 6,585 | | 6,966 | | ③ + 381 |
| その他 | 397 | | 1,150 | | + 752 |
| 流動資産計 | 12,854 | 65.5 | 13,343 | 65.2 | + 489 |
| 有形・無形固定資産 | 4,736 | | 4,641 | | ▲ 95 |
| 繰延税金資産 | 704 | | 826 | | + 122 |
| その他 | 1,337 | | 1,644 | | ③ + 307 |
| 固定資産計 | 6,778 | 34.5 | 7,112 | 34.8 | + 334 |
| 資産合計 | 19,632 | 100.0 | 20,456 | 100.0 | + 824 |

要因説明

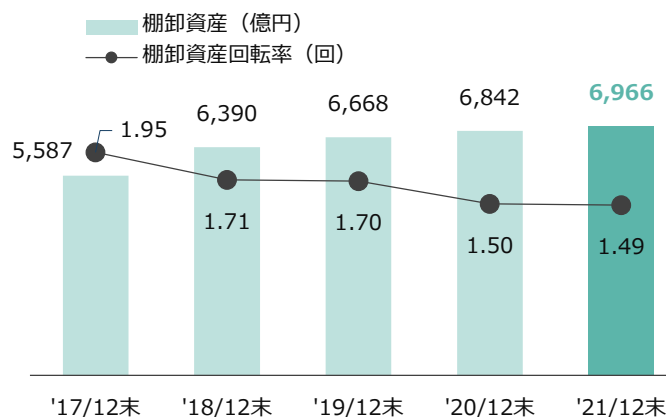
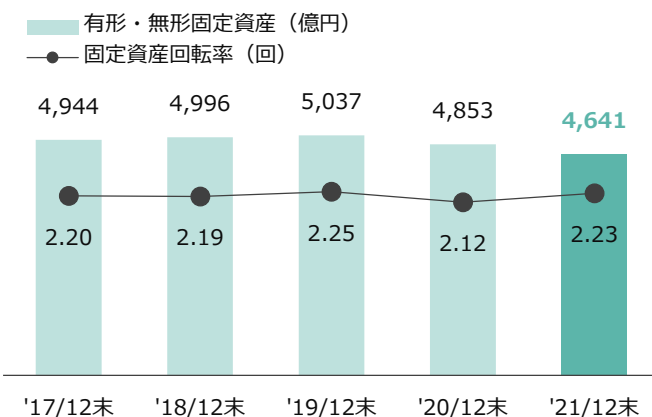
① 有利子負債の返済等による減少

② 収益認識会計基準適用に伴い、航空エンジン事業における売掛金の一部（約220億円）を期首剰余金調整として減額

また、エネルギーソリューション&マリンやMC&Eで債権回収が進捗

③ 主にMC&Eや精密機械・ロボット、エネルギーソリューション&マリンで増加

（なお、収益認識会計基準適用に伴い、航空エンジン事業における仕掛品の一部（約440億円）を投資その他の資産に振り替え済み）



1 2021年度3Q決算実績 – 貸借対照表

(単位：億円)

| | '20年度末 | 百分率 | '21年度 3Q末 | 百分率 | 増減 |
|-----------------------|--------|-------|---------------|-------|------------------|
| 買掛債務 | 3,551 | | 3,165 | | ① ▲ 386 |
| 有利子負債 | 5,933 | | 7,308 | | ② + 1,375 |
| 契約負債（前受金） | 1,532 | | 1,787 | | + 254 |
| 受注工事損失引当金 | 142 | | 104 | | ▲ 38 |
| 民間航空エンジンの運航上の問題に係る引当金 | 59 | | 31 | | ▲ 28 |
| その他 | 3,584 | | 3,484 | | ▲ 99 |
| 負債計 | 14,805 | 75.4 | 15,881 | 77.6 | + 1,076 |
| 株主資本 | 4,654 | | 4,297 | | ③ ▲ 357 |
| その他 | 173 | | 277 | | + 104 |
| 純資産計 | 4,827 | 24.6 | 4,575 | 22.4 | ▲ 252 |
| 負債・純資産合計 | 19,632 | 100.0 | 20,456 | 100.0 | + 824 |

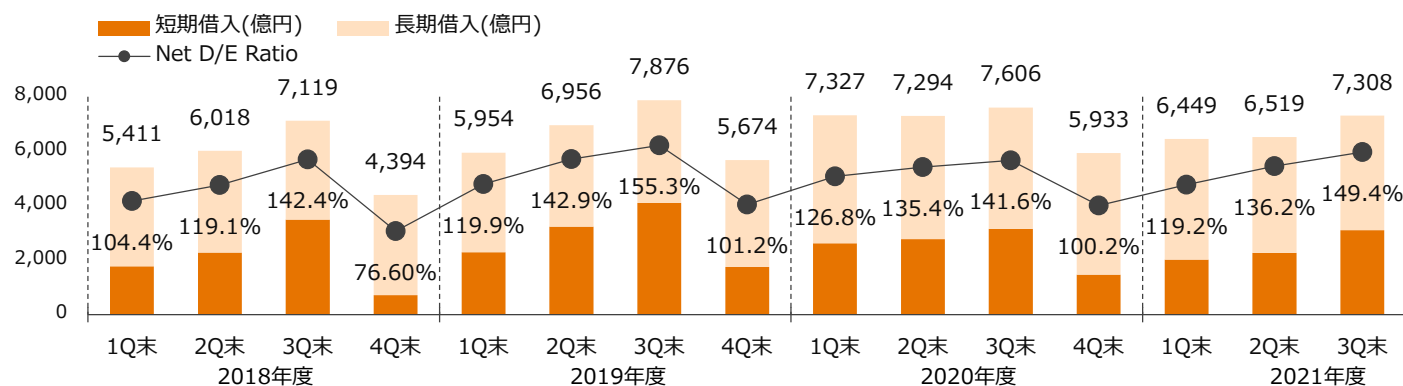
要因説明

- ① 航空宇宙事業を中心に多くの事業で減少
- ② 前年度末比での借入増は平常のサイクル
- ③ 収益認識会計基準適用に伴う期首剰余金の減少等（約▲400億円）

補足情報

Cash Conversion Cycle
の推移（単位：日）

| | CCC |
|----------|-----|
| '17年度3Q末 | 147 |
| '18年度3Q末 | 162 |
| '19年度3Q末 | 167 |
| '20年度3Q末 | 168 |
| '21年度3Q末 | 169 |



(単位：億円)

| | '20年度3Q | '21年度3Q | 増減 |
|-----------------------|---------|---------|---------|
| 税金等調整前当期純利益 | 8 | 226 | + 218 |
| 減価償却費 | 454 | 454 | ▲ 0 |
| 運転資本構成項目の増減額 | ▲ 1,071 | ▲ 1,485 | ▲ 414 |
| うち 売上債権の増減額(▲は増加) | ▲ 8 | ▲ 117 | ▲ 109 |
| 棚卸資産の増減額(▲は増加) | ▲ 567 | ▲ 856 | ▲ 288 |
| 仕入債務の増減額(▲は減少) | ▲ 358 | ▲ 400 | ▲ 42 |
| 前渡金の増減額(▲は増加) | ▲ 29 | ▲ 283 | ▲ 254 |
| 契約負債*の増減額(▲は減少) | ▲ 108 | 172 | + 280 |
| その他 | ▲ 788 | ▲ 584 | + 204 |
| 営業活動によるキャッシュ・フロー | ▲ 1,397 | ▲ 1,389 | ① + 7 |
| 有形・無形固定資産の取得による支出 | ▲ 371 | ▲ 454 | ▲ 83 |
| 有形・無形固定資産の売却による収入 | ② 137 | 27 | ▲ 109 |
| その他 | 10 | ▲ 9 | ▲ 19 |
| 投資活動によるキャッシュ・フロー | ▲ 224 | ▲ 435 | ▲ 211 |
| フリー・キャッシュ・フロー | ▲ 1,621 | ▲ 1,825 | ▲ 203 |
| 借入金および社債の純増減額(▲は減少) | 1,852 | 1,356 | ③ ▲ 495 |
| 配当金の支払額(非支配株主への支払を除く) | ▲ 0 | ▲ 31 | ▲ 30 |
| セールス&リースバックによる収入 | ② 100 | - | ▲ 100 |
| その他 | ▲ 25 | ▲ 23 | + 2 |
| 財務活動によるキャッシュ・フロー | 1,926 | 1,301 | ▲ 624 |

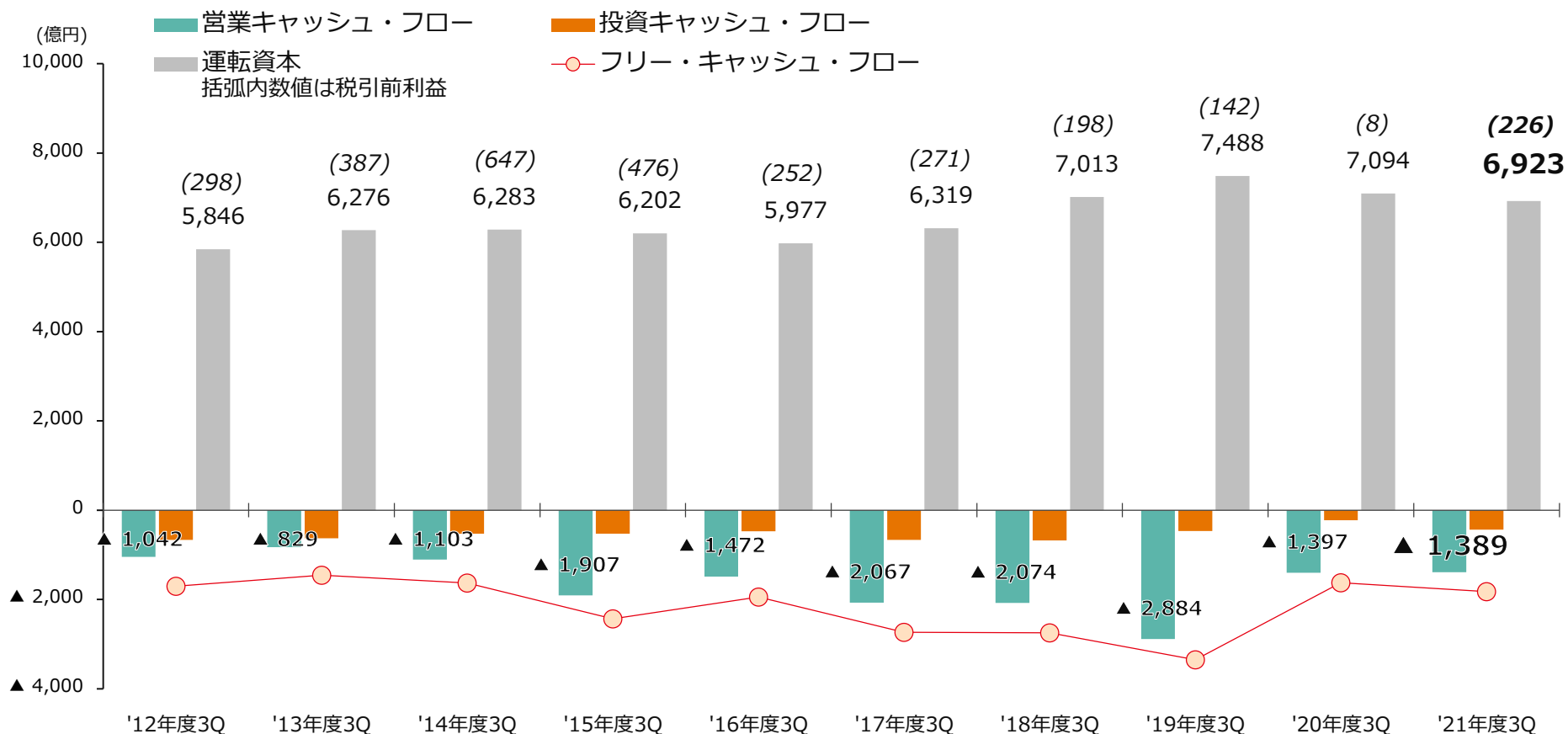
※ 旧科目名は前受金

要因説明

- ① '20年度3Q：
MC&Eで債権回収が大きく進捗したものの、航空宇宙システムで棚卸資産が増加する等、運転資本構成項目等で大きく資金流出
- '21年度3Q：
業績回復はあるものの、MC&Eや航空宇宙システムで棚卸資産が増加する等、運転資本構成項目等で大きく資金流出
- ② 寮・社宅の売却
- ③ '20年度3Q：
FCF赤字の補填およびコロナ禍における不測の事態に備えた借入増
- '21年度3Q：
3Qにおける増加額としては低水準

1 2021年度3Q決算実績 - キャッシュ・フロー計算書

- ☑ ジェットエンジン事業を中心に運転資本が重く、営業CFのマイナスが継続
- ☑ 足元では好調な量産系事業の貢献により営業CFは改善傾向



2 2021年度業績予想 - サマリー

- ✓ 営業利益は上方修正、持分法適用会社の損失により経常以下は据え置き
- ✓ 4Qでは繰延税金資産の計上を見込む等、税金費用が改善

(単位：億円)

| | '20年度 実績 | '21年度予想および進捗状況 | | | | | |
|-----------------------------|----------------|----------------|---------------|-----------|-----------|---------------|---------------|
| | | 従来予想 | 修正予想 | 前期比 | 従来予想比 | 3Q実績 | 4Q予想 |
| 受注高 | 14,024 | 14,600 | 15,300 | + 1,276 | + 700 | 10,264 | 5,036 |
| 売上高 | 14,884 | 15,500 | 15,500 | + 616 | - | 10,387 | 5,113 |
| 営業損益 | ▲ 53 | 400 | 460 | + 513 | + 60 | 390 | 70 |
| | [利益率] [▲ 0.3%] | [2.5%] | [2.9%] | [+ 3.3pt] | [+ 0.3pt] | [3.7%] | [1.3%] |
| 経常損益 | ▲ 28 | 220 | 220 | + 248 | - | 213 | 7 |
| | [利益率] [▲ 0.1%] | [1.4%] | [1.4%] | [+ 1.6pt] | [-] | [2.0%] | [0.1%] |
| 親会社株主に帰属する 当期純損益 | ▲ 193 | 150 | 150 | + 343 | - | 72 | 78 |
| | [利益率] [▲ 1.2%] | [0.9%] | [0.9%] | [+ 2.2pt] | [-] | [0.7%] | [1.5%] |
| 税前ROIC | ▲ 1.0% | 2.8% | 2.8% | + 3.8pt | - | - | - |
| 売上加重平均レート(USD/JPY) | 105.29 | ※1 112.00 | - | - | - | 111.03 | 114.00 |
| 損益影響外貨量(億USD) ^{※2} | 16.1 | 18.7 | 18.7 | + 2.6 | - | 11.0 | 7.7 |

※1 第3四半期以降（10月～3月）6カ月の想定レート

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

2 2021年度業績予想 - セグメント別

- ☑ ES&Mは船舶海洋のコストアップにより、利益見通しを引き下げ
- ☑ MC&Eは部材調達リスクの低下等により、利益見通しを引き上げ

(単位：億円)




| | 受注高 | | | | 売上高 | | | | 営業損益 | | | |
|-------------------|-------------|---------|---------------|-------|-------------|---------------|---------------|-------|-------------|--------------|--------------|------|
| | '20年度 実績 | '21年度予想 | | | '20年度 実績 | '21年度予想 | | | '20年度 実績 | '21年度予想 | | |
| | | 従来予想 | 修正予想 | 修正額 | | 従来予想 | 修正予想 | 修正額 | | 従来予想 | 修正予想 | 修正額 |
| 航空宇宙システム | 3,295 | 3,100 | 3,700 | + 600 | 3,777 | 3,200 | 3,200 | - | ▲ 316 | ▲ 105 | ▲ 105 | - |
| 車両 | 770 | 500 | 500 | - | 1,332 | 1,500 | 1,500 | - | ▲ 45 | 30 | 30 | - |
| 工業用ソリューション&マシン | 3,171 | 3,300 | 3,300 | - | 3,195 | 3,200 | 3,150 | ▲ 50 | 103 | 25 | ▲ 10 | ▲ 35 |
| 精密機械・モット | 2,594 | 2,600 | 2,600 | - | 2,408 | 2,600 | 2,550 | ▲ 50 | 140 | 190 | 160 | ▲ 30 |
| モーターサイクル&エンジン | 3,366 | 4,400 | 4,400 | - | 3,366 | 4,400 | 4,400 | - | 117 | 310 | 400 | + 90 |
| その他 | 825 | 700 | 800 | + 100 | 804 | 600 | 700 | + 100 | 4 | 20 | 25 | + 5 |
| 調整額 ^{※2} | - | - | - | - | - | - | - | - | ▲ 57 | ▲ 70 | ▲ 40 | + 30 |
| 合計 | 14,024 | 14,600 | 15,300 | + 700 | 14,884 | 15,500 | 15,500 | - | ▲ 53 | 400 | 460 | + 60 |

※1 「収益認識に関する会計基準」（企業会計基準第29号2020年3月31日）の適用により、従来の方法に比べて、航空宇宙システムセグメントの売上高で約▲610億円、営業利益で約+30億円、その他セグメントの売上高で約▲300億円の影響を見込んでいます



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

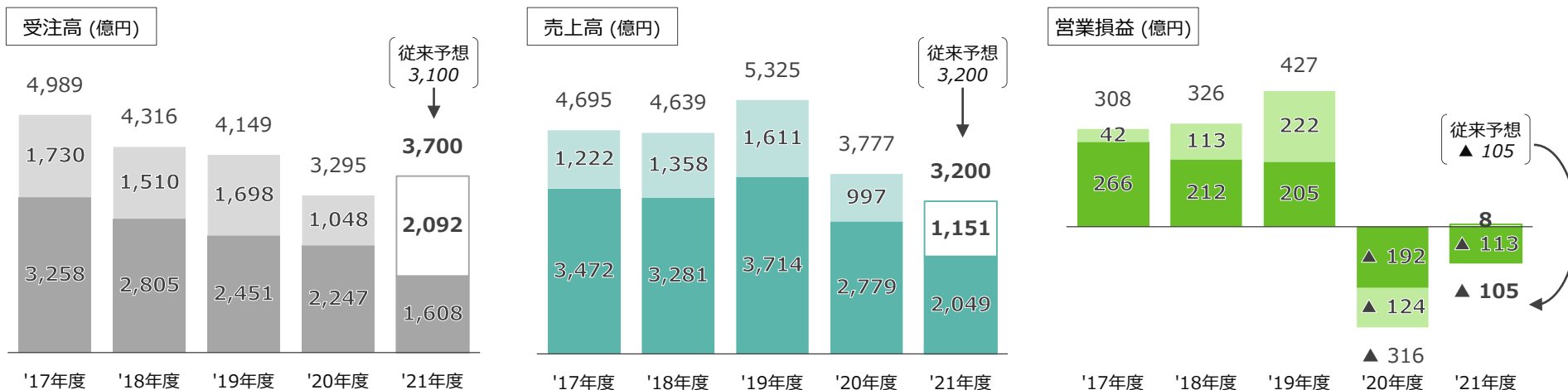
3 セグメント別詳細情報 - 航空宇宙システム

2021年度3Q実績（前年同期比）

- 受注**  ボーイング向けの増加はあったものの、収益認識会計基準の適用による民間機向け航空エンジンの減少等により減少
- 売上**  防衛省向けやボーイング向けが減少したことに加え、収益認識会計基準の適用による民間機向け航空エンジンの減少等により減収
- 営業利益**  減収はあったものの、ボーイング向けや民間機向け航空エンジンの収益性改善等により改善

2021年度予想（従来予想比）

- 受注**  防衛省向けの増加により見通しを引き上げ
- 売上・営業利益**  大きな変動はなく、見通しを据え置き



(注) グラフは濃色部が3Q累計、淡色部が4Qを表しています

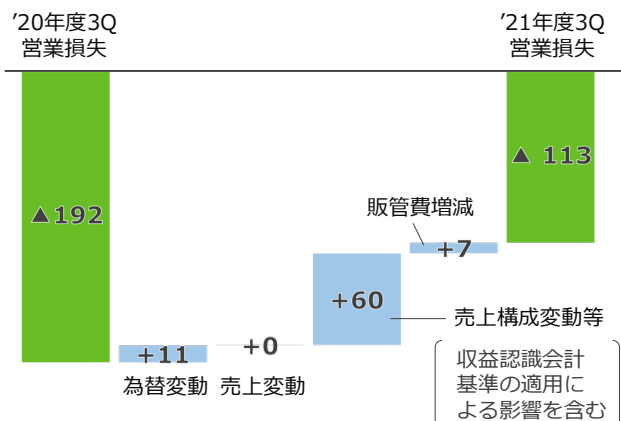
3 セグメント別詳細情報 - 航空宇宙システム

(単位：億円)

| | '20年度 | '21年度 | | '20年度 | '21年度予想 | | | | |
|---------|----------------|----------------|-----------|----------|----------|----------------|-----------|-------|--------------|
| | 3Q実績 | 3Q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 | 4Q予想 |
| 受注高 | 2,247 | 1,608 | ▲ 638 | 3,295 | 3,100 | 3,700 | + 405 | + 600 | 2,092 |
| うち 航空宇宙 | 1,574 | 1,343 | ▲ 230 | 2,362 | 2,500 | 3,100 | + 738 | + 600 | 1,757 |
| 航空エンジン | 672 | 265 | ▲ 407 | 933 | 600 | 600 | ▲ 333 | - | 335 |
| 売上高 | 2,779 | * 2,049 | ▲ 730 | 3,777 | 3,200 | * 3,200 | ▲ 577 | - | 1,151 |
| うち 航空宇宙 | 1,882 | 1,566 | ▲ 316 | 2,625 | 2,450 | 2,450 | ▲ 175 | - | 884 |
| 航空エンジン | 897 | 482 | ▲ 414 | 1,151 | 750 | 750 | ▲ 401 | - | 268 |
| 営業損益 | ▲ 192 | * ▲ 113 | + 78 | ▲ 316 | ▲ 105 | * ▲ 105 | + 211 | - | 8 |
| | [利益率] [▲ 6.9%] | [▲ 5.5%] | [+ 1.3pt] | [▲ 8.3%] | [▲ 3.2%] | [▲ 3.2%] | [+ 5.1pt] | [-] | [0.6%] |

※ 「収益認識に関する会計基準」(企業会計基準第29号2020年3月31日)の適用により、従来の方法に比べて、3Qでは売上高で約▲679億円、営業利益で約▲28億円の影響が生じています。また、通期では売上高で約▲610億円、営業利益で約+30億円の影響を見込んでいます

営業損益増減要因 (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)

| | '20年度 | | '21年度 | 3Q比増減 |
|------|-------|----|-------|-------|
| | 3Q | 通期 | 3Q | |
| 767 | 21 | 30 | 25 | + 4 |
| 777 | 21 | 24 | 15 | ▲ 6 |
| 777X | 7 | 9 | 3 | ▲ 4 |
| 787 | 69 | 77 | 23 | ▲ 46 |

主要航空エンジン分担製造品の売上台数 (単位：台)

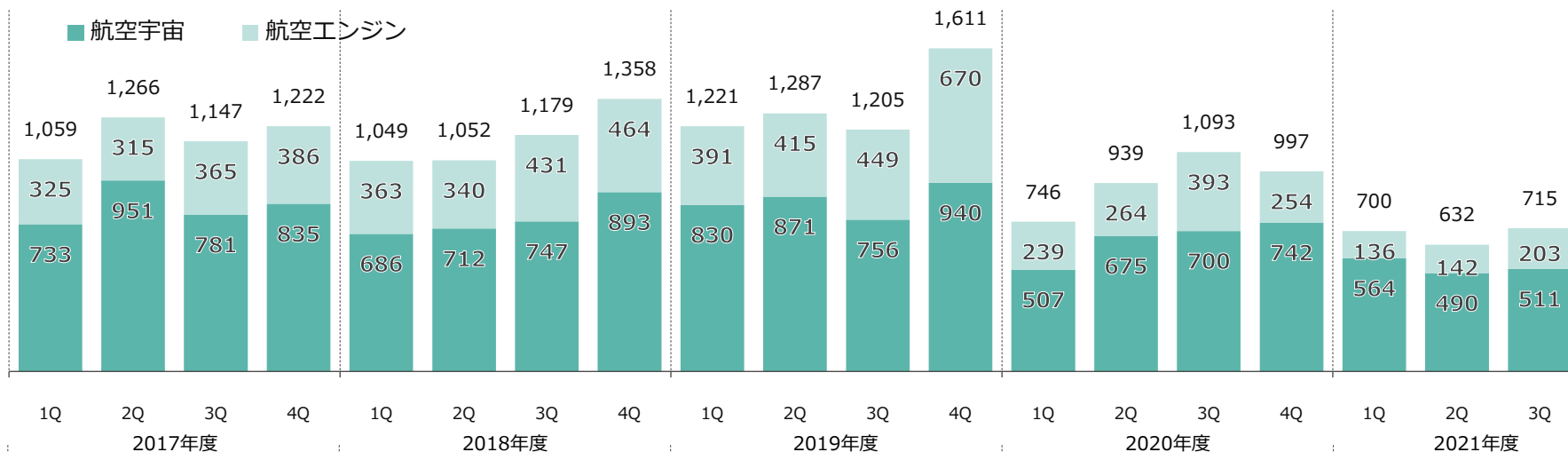
| | '20年度 | | '21年度 | 3Q比増減 |
|---------|-------|-----|-------|-------|
| | 3Q | 通期 | 3Q | |
| V2500 | 3 | 5 | 13 | + 10 |
| PW1100G | 270 | 360 | 358 | + 88 |

(注) Rolls-Royce向けエンジンは非公表

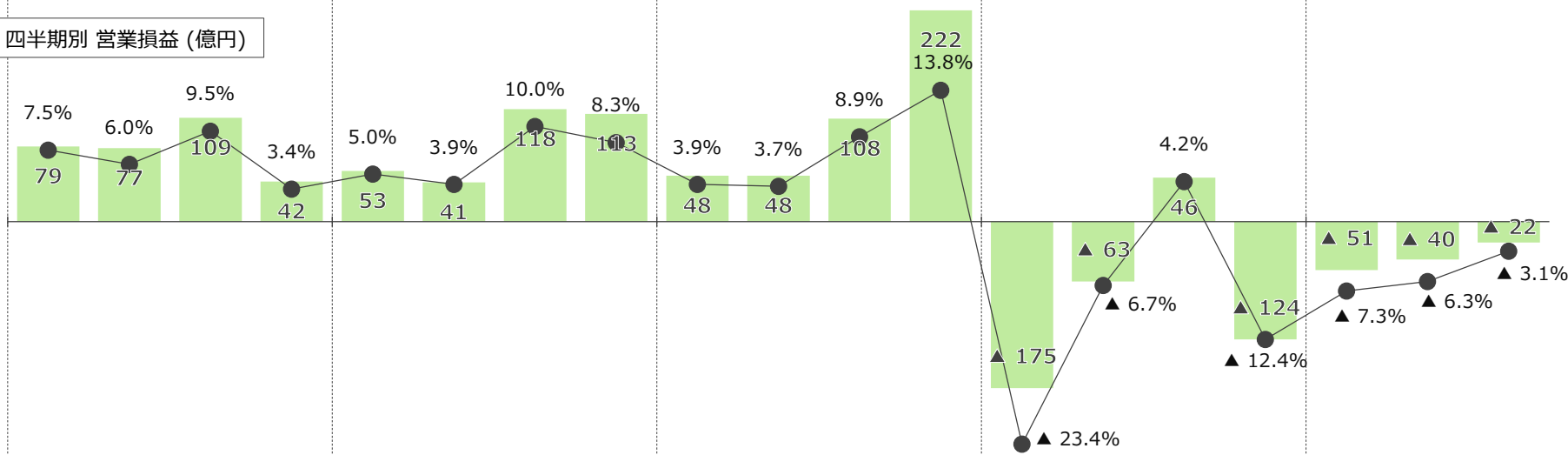
3

セグメント別詳細情報 - 航空宇宙システム

四半期別 売上高 (億円)



四半期別 営業損益 (億円)



3 セグメント別詳細情報 - 航空宇宙システム

事業環境・受注動向

- 民間向け
 - コロナの影響が著しく、世界の旅客需要低迷に伴い機体・エンジンともに需要が低下
 - 短距離路線は北米や欧州等で回復の兆しが見られるものの、長距離路線を中心に全体的な需要回復は足踏み
 - 市場環境がコロナ以前の状況に回復するには相当程度の時間を要する
 - ただし、エンジンは機体と比較して早期の回復が期待できる
- 防衛省向け
 - 厳しい防衛予算の中でも概ね安定した需要が存在
 - 中長期的にも安定した受注が見込める

重点施策と具体的な取り組み

✓ 基盤事業での安定した収益確保

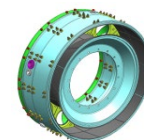
- ボーイング既存機および民間航空機用エンジンの収益確保のためのコストダウン推進
- 防衛航空機・ヘリコプタの既受注開発案件・量産契約の着実な推進



H145//BK117 D-3
現在の受注実績13機

✓ 市場変化を踏まえた技術戦略の見直し

- 将来ビジョンに応じた研究開発の再構築
- 脱炭素社会に向けた環境技術開発を立上げ

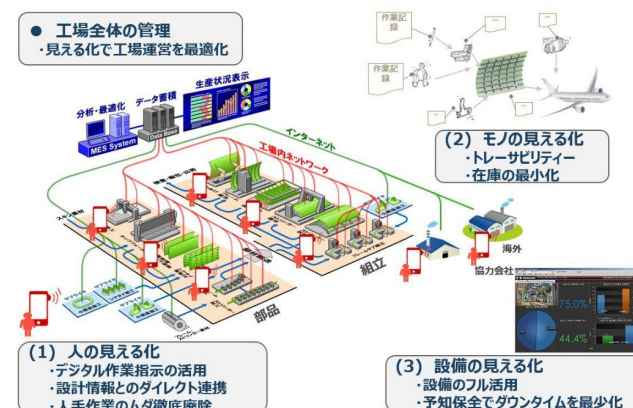


水素燃焼器
(脱炭素技術の開発)

✓ 財務基盤の強化




- 固定費構造の見直し
- 生産革新活動による棚卸資産圧縮の促進

生産革新活動の一例：
Smart-Kプロジェクト




3 セグメント別詳細情報 - 車両

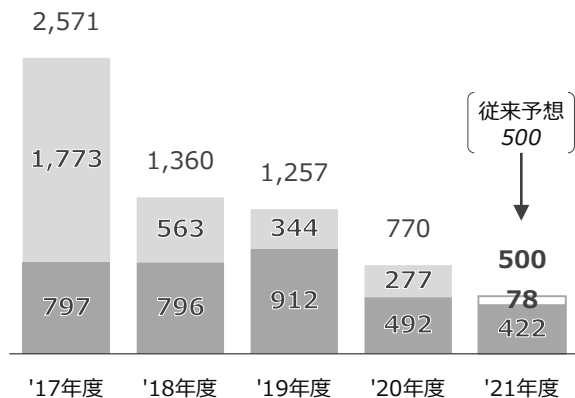
2021年度3Q実績（前年同期比）

- 受注  前年同期に新幹線車両の受注があったため減少
- 売上  米国向け車両の増加はあったものの、その他地域向け車両が減少したことにより減収
- 営業利益  減収はあったものの、コロナ影響の縮小等による海外案件の採算改善により改善

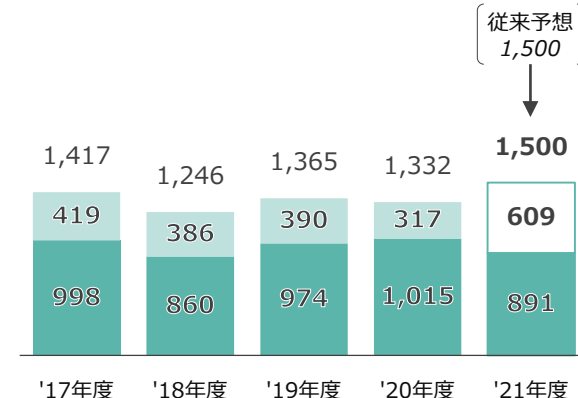
2021年度予想（従来予想比）

- 受注・売上・営業利益  大きな変動はなく、見通しを据え置き

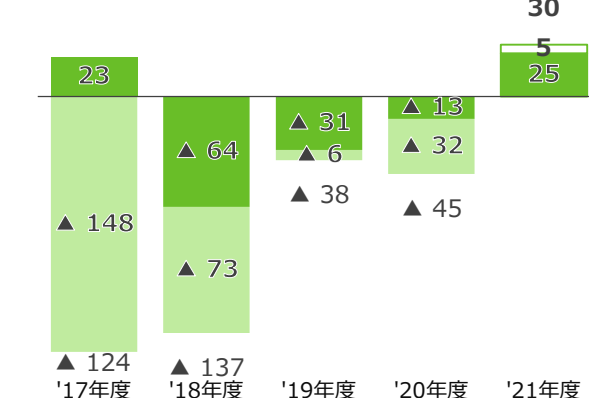
受注高 (億円)



売上高 (億円)



営業損益 (億円)



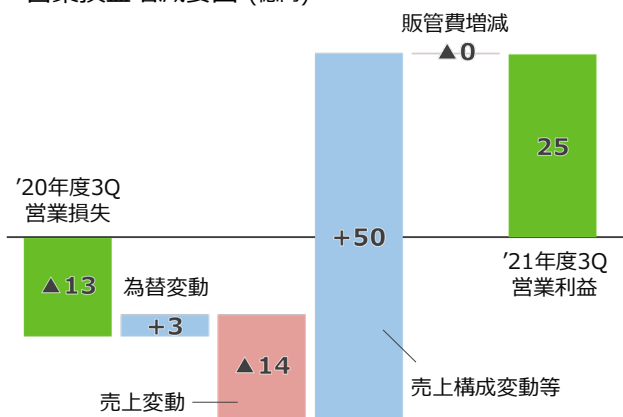
(注) グラフは濃色部が3Q累計、淡色部が4Qを表しています

3 セグメント別詳細情報 - 車両

(単位：億円)

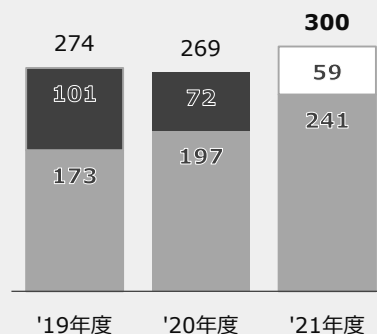
| | '20年度 | '21年度 | | '20年度 | '21年度予想 | | | | |
|-----------|----------------|------------|-----------|----------|---------|--------------|-----------|-------|------------|
| | 3Q実績 | 3Q実績 | 前年同期比 | 通期 | 従来予想 | 修正予想 | 前期比 | 従来予想比 | 4Q予想 |
| 受注高 | 492 | 422 | ▲ 70 | 770 | 500 | 500 | ▲ 270 | - | 78 |
| うち 国内・アジア | 387 | 362 | ▲ 25 | 662 | 455 | 440 | ▲ 222 | ▲ 15 | 78 |
| 北米 | 105 | 60 | ▲ 45 | 108 | 45 | 60 | ▲ 48 | + 15 | 0 |
| 売上高 | 1,015 | 891 | ▲ 123 | 1,332 | 1,500 | 1,500 | + 168 | - | 609 |
| うち 国内・アジア | 827 | 661 | ▲ 165 | 1,075 | 1,000 | 1,000 | ▲ 75 | - | 339 |
| 北米 | 188 | 230 | + 42 | 256 | 500 | 500 | + 244 | - | 270 |
| 営業損益 | ▲ 13 | 25 | + 39 | ▲ 45 | 30 | 30 | + 75 | - | 5 |
| | [利益率] [▲ 1.3%] | [2.8%] | [+ 4.1pt] | [▲ 3.4%] | [2.0%] | [2.0%] | [+ 5.4pt] | [-] | [0.8%] |

営業損益増減要因 (億円)



補足情報

部品・改造・アフター関連売上(単位：億円)
(下段：1-3Q 上段：4Q)

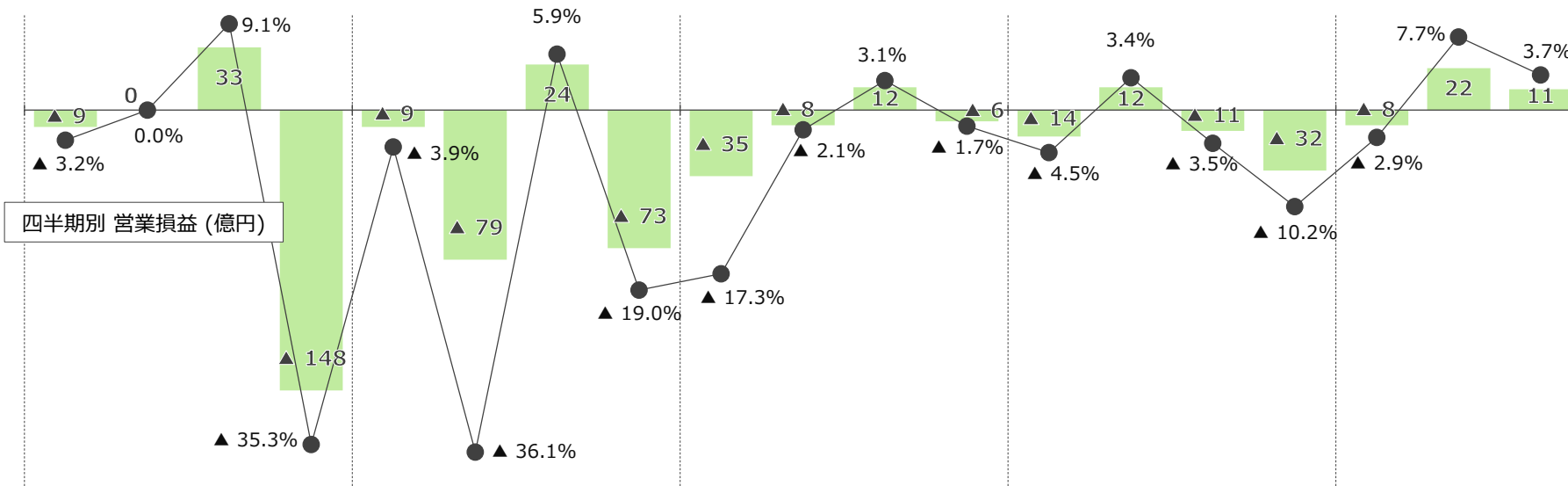
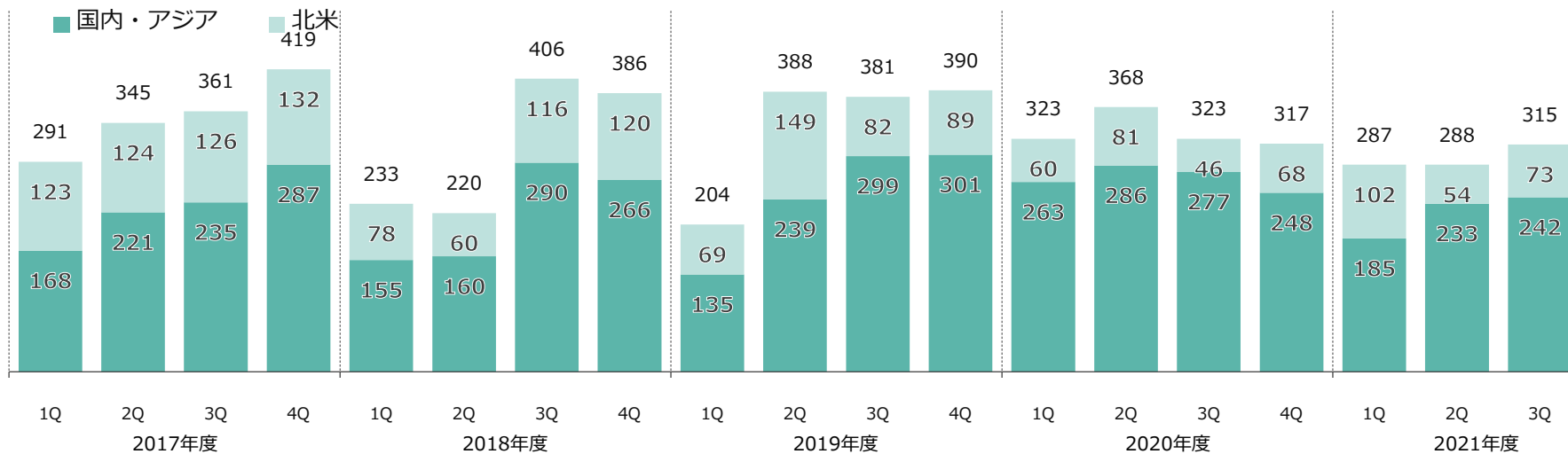


米国ロングアイランド鉄道向け
M-9プロジェクトの進捗状況 ('21年12月末)

- 全202両のうち、116両が引渡し済み
- 北米生産拠点のKMMでは最終号機の生産に着手しており、最終号機の引き渡しは2022年度2Qを予定

3 セグメント別詳細情報 - 車両

四半期別 売上高 (億円)



3 セグメント別詳細情報 - 車両

事業環境・受注動向

- 新型コロナウイルスの影響
 - 国内では鉄道関連投資計画の見直しが一部の事業者から出ている
 - 海外では工程遅延や新規案件の入札の延期・中止等が現実となりつつある
- サプライチェーンリスク
 - 電子部品等の供給不足や物流混乱、原材料価格の高騰については注視が必要も、足元業績への影響は限定的
- 中長期展望
 - 人口集中による大都市の混雑緩和や環境対策のための都市交通整備、アジア諸国の経済発展に伴う鉄道インフラニーズなど、今後も世界的に比較的安定した成長が見込まれる

重点施策と具体的な取り組み

✓ 海外案件の納入スケジュール遵守

- 主要案件のマイルストーン

ダッカ初編成納入 2021年度1Q

初編成・第2編成は現地機能試験を実施中
第3・4編成は現地搬入中

R211プロト初編成納入 2021年度1Q

R211Aパイロット車2編成(10両)はNYに到着し型式試験を実施中
KMMでのR211A量産車生産は2021年度3Qから開始

M-9最終車両引渡し 2022年度2Q

2021年度1QまでにBase契約(92両)は完工しOption車両の生産中

- 新たに設立した全社北米事業タスクフォースを通じて、北米工場の工程整流化・生産性・品質向上のため、本社部門・他カンパニーから人財を投入

✓ 顧客に信頼される品質レベルの達成

- 仕損じ、手直し費用の削減
- KPS (Kawasaki Production System)の更なる推進、北米工場への展開

✓ 部品・サービスの拡販、保守分野の事業拡大

- 北米向け軌道遠隔監視装置を2021年度1Qにサービス開始



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

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

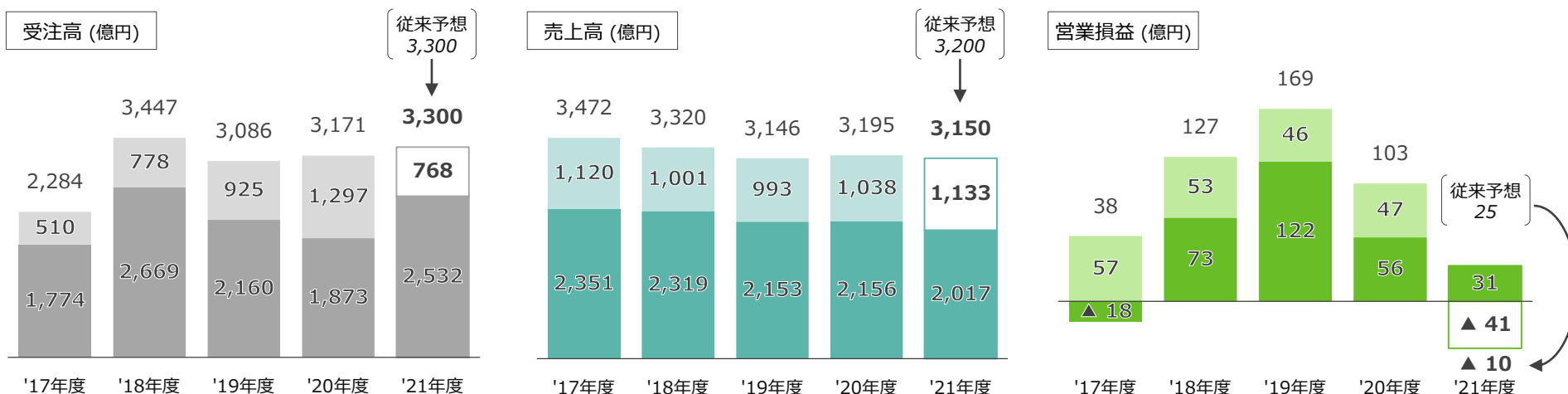
2021年度3Q実績（前年同期比）

| | | |
|------|---|---|
| 受注 | ↑ | 国内向けごみ処理施設整備・運営事業等の大口案件やLPG運搬船の受注増加等により増加 |
| 売上 | ↘ | 船舶海洋事業におけるLPG運搬船の工事量増加はあったものの、防衛省向け潜水艦工事量の減少や、エネルギー事業におけるCCPP※の減収等により減収 |
| 営業利益 | ↘ | 減収および原材料価格の上昇により悪化 |

※ガスタービンコンバインドサイクル発電プラント

2021年度予想（従来予想比）

| | | |
|------|---|--------------------------------------|
| 受注 | → | 大きな変動はなく、見通しを据え置き |
| 売上 | ↘ | エネルギー事業における案件の期ずれによる減収により、見通しを引き下げ |
| 営業利益 | ↘ | 主に原材料価格の上昇に伴う船舶海洋事業の採算悪化により、見通しを引き下げ |



(注) グラフは濃色部が3Q累計、淡色部が4Qを表しています。なお、過年度実績は変更後の報告セグメントに組替えて表示しています

3

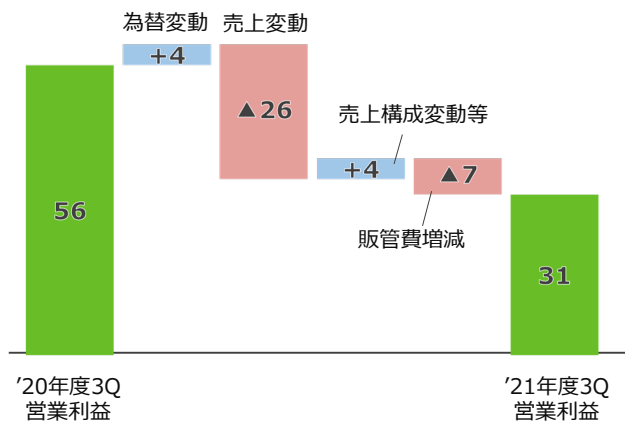
セグメント別詳細情報 - エネルギーソリューション&マリン

(単位：億円)

| | '20年度 | '21年度 | | '20年度 | '21年度予想 | | | | |
|-----------------|-------|--------------|-----------|--------|---------|--------------|-----------|-----------|--------------|
| | 3Q実績 | 3Q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 | 4Q予想 |
| 受注高 | 1,873 | 2,532 | + 658 | 3,171 | 3,300 | 3,300 | + 129 | - | 768 |
| うち エネルギー・環境プラント | 1,546 | 1,930 | + 383 | 2,190 | 2,600 | 2,600 | + 410 | - | 670 |
| 船舶海洋 | 327 | 601 | + 274 | 981 | 700 | 700 | ▲ 281 | - | 99 |
| 売上高 | 2,156 | 2,017 | ▲ 138 | 3,195 | 3,200 | 3,150 | ▲ 45 | ▲ 50 | 1,133 |
| うち エネルギー・環境プラント | 1,599 | 1,519 | ▲ 79 | 2,401 | 2,450 | 2,400 | ▲ 1 | ▲ 50 | 881 |
| 船舶海洋 | 557 | 497 | ▲ 59 | 794 | 750 | 750 | ▲ 44 | - | 253 |
| 営業損益 | 56 | 31 | ▲ 25 | 103 | 25 | ▲ 10 | ▲ 113 | ▲ 35 | ▲ 41 |
| | [利益率] | [2.6%] | [▲ 1.0pt] | [3.2%] | [0.7%] | [▲ 0.3%] | [▲ 3.5pt] | [▲ 1.0pt] | [▲ 3.6%] |

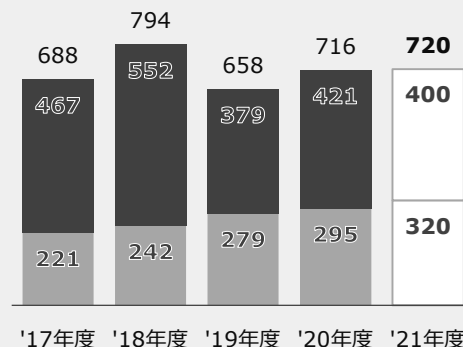
(注) 過年度実績は変更後の報告セグメントに組替えて表示しています

営業利益増減要因 (億円)

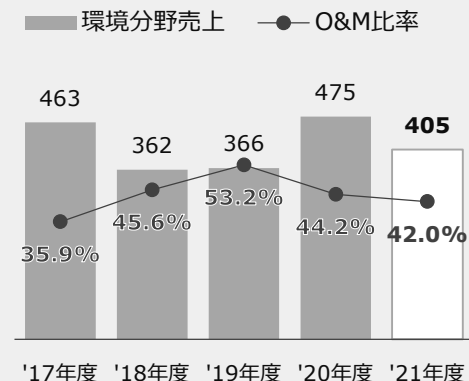


補足情報

エネルギー事業における主要製品の売上 (億円)
(上段：機器関連 下段：アフターサービス)



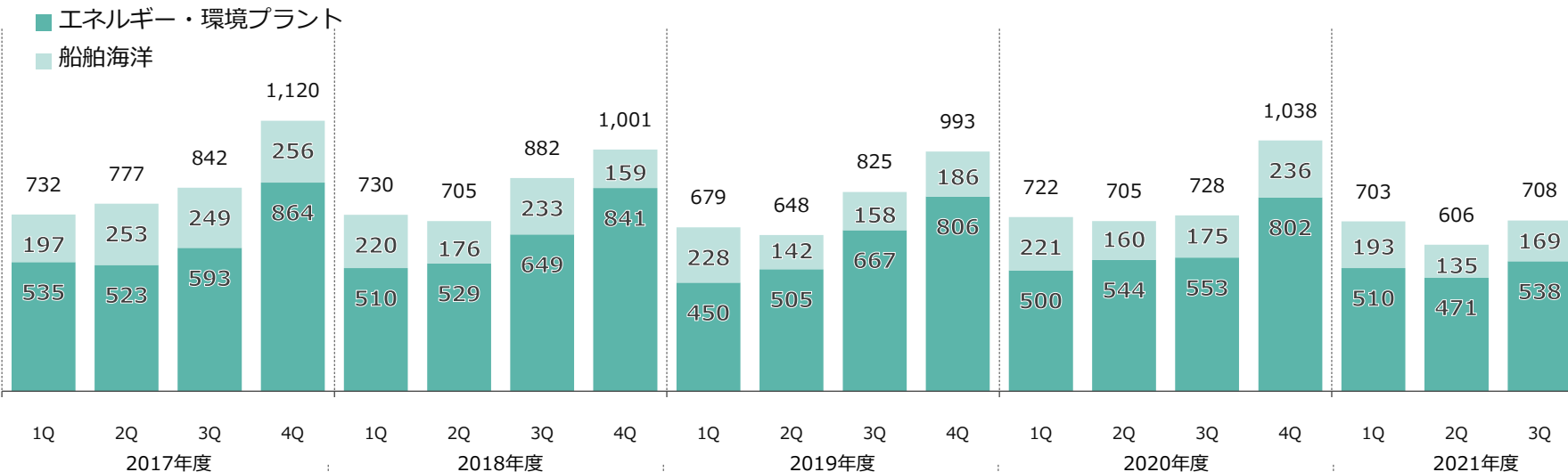
プラント事業における環境分野の売上 (億円)



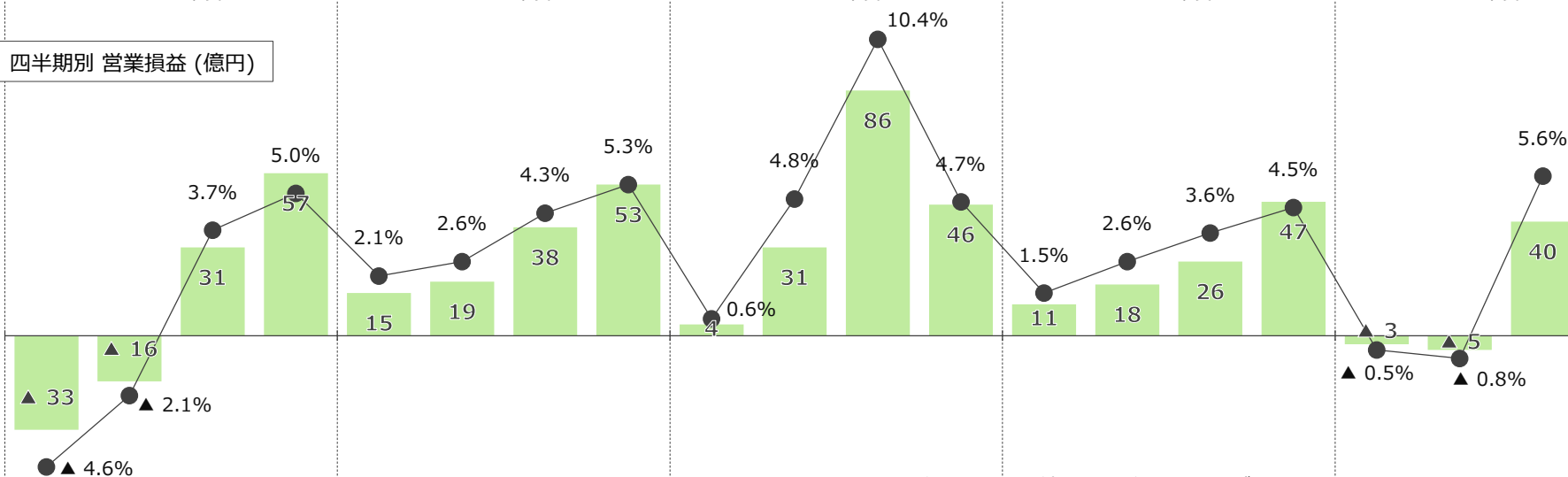
3

セグメント別詳細情報 - エネルギーソリューション&マリン

四半期別 売上高 (億円)



四半期別 営業損益 (億円)



(注) 過年度実績は変更後の報告セグメントに組替えて表示しています

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・環境プラント

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

● 船舶海洋

| 一般商船 | 艦艇・特殊船 |
|--|--------------|
| - アンモニア需要増に対する期待の高まりを背景としたLPG/アンモニア運搬船の商談が増加 | - 潜水艦は安定的な受注 |

● セグメント全体

| コロナ影響・リスク | カーボンニュートラル |
|---|--|
| - 需要は回復基調を維持 - 急速な経済正常化の動きに連れて、原材料価格や輸送運賃が高騰 | 当社が強みとする水素製品をはじめ、脱炭素ソリューションに関する問い合わせや協力要請が増加 |

重点施策と具体的な取り組み

✓ 受注獲得による収益力の向上

| 事例 | 国内ごみ焼却施設の ① 更新需要取り込み " ② 延命化需要取り込み |
|----|---------------------------------------|
|----|---------------------------------------|

- ① 会津若松地方広域市町村圏整備組合、および霧島市より新ごみ焼却施設をDBO方式※で連続受注
※DBO方式：Design（設計）Build（建設）Operate（運営）
- ② さいたま市、枚方市、郡山市、および坂出・宇多津広域行政事務組合より、基幹的設備改良工事を4件連続受注



新ごみ焼却施設（会津若松地方広域市町村圏整備組合向け）の完成イメージ



霧島市クリーンセンター（霧島市向け）の完成イメージ

✓ 脱炭素分野での主導的ポジションの確立

- 30MW級純国産高効率ガスタービン「L30A」を用いて水素の「つかう」分野でもカーボンニュートラルの実現に貢献
 - ✓ ドイツ/RWE Generation SE社と30MW級ガスタービンでは世界初となる水素100%の発電実証の実現に向けた協議を開始
 - ✓ 西部石油(株)向けに副生水素混焼のコージェネレーションシステムを納入



30MW級ガスタービン「L30A」

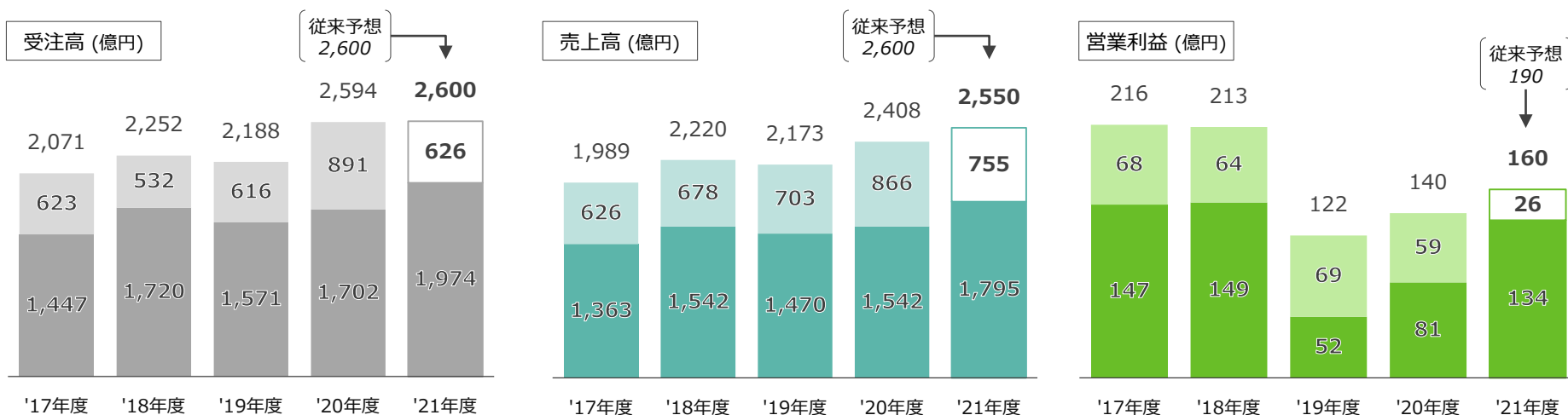
3 セグメント別詳細情報 - 精密機械・ロボット

2021年度3Q実績（前年同期比）

| | | |
|------|---|---|
| 受注 | ↑ | 建設機械市場向け油圧機器や半導体向けをはじめとする各種ロボットの増加により増加 |
| 売上 | ↑ | 同上の理由により増収 |
| 営業利益 | ↑ | 増収等により増益 |

2021年度予想（従来予想比）

| | | |
|------|---|-------------------------------|
| 受注 | → | 大きな変動はなく、見通しを据え置き |
| 売上 | ↘ | 中国建設機械市場向け油圧機器の減収により、見通しを引き下げ |
| 営業利益 | ↘ | 減収および原材料価格の上昇等により、見通しを引き下げ |



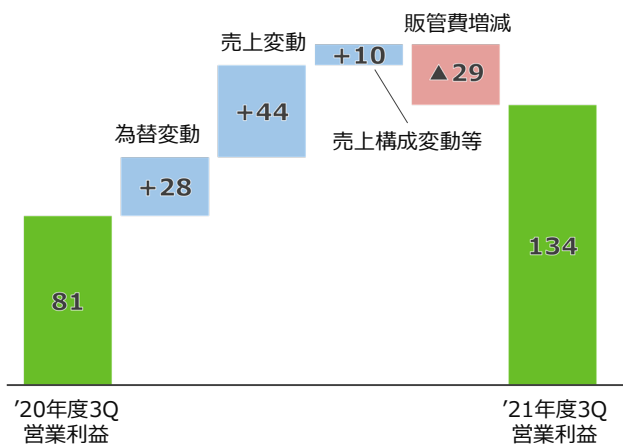
(注) グラフは濃色部が3Q累計、淡色部が4Qを表しています

3 セグメント別詳細情報 - 精密機械・ロボット

(単位：億円)

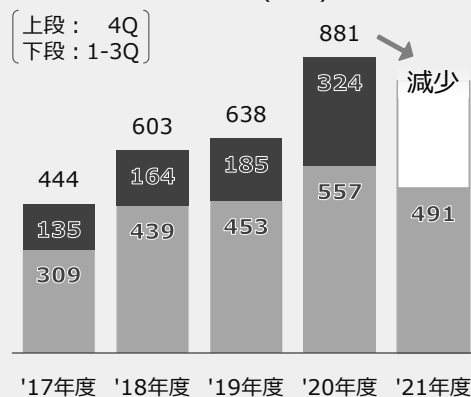
| | '20年度 | '21年度 | | '20年度 | '21年度予想 | | | | |
|---------|-------|--------------|-----------|--------|---------|--------------|-----------|-----------|------------|
| | 3Q実績 | 3Q実績 | 前年同期比 | 通期 | 従来予想 | 修正予想 | 前期比 | 従来予想比 | 4Q予想 |
| 受注高 | 1,702 | 1,974 | + 271 | 2,594 | 2,600 | 2,600 | + 6 | - | 626 |
| うち 油圧機器 | 1,139 | 1,245 | + 106 | 1,726 | 1,650 | 1,650 | ▲ 76 | - | 405 |
| ロボット | 563 | 729 | + 165 | 867 | 950 | 950 | + 83 | - | 221 |
| 売上高 | 1,542 | 1,795 | + 252 | 2,408 | 2,600 | 2,550 | + 142 | ▲ 50 | 755 |
| うち 油圧機器 | 1,108 | 1,190 | + 82 | 1,655 | 1,650 | 1,600 | ▲ 55 | ▲ 50 | 410 |
| ロボット | 434 | 604 | + 170 | 752 | 950 | 950 | + 198 | - | 346 |
| 営業利益 | 81 | 134 | + 53 | 140 | 190 | 160 | + 20 | ▲ 30 | 26 |
| | [利益率] | [5.2%] | [+ 2.2pt] | [5.8%] | [7.3%] | [6.2%] | [+ 0.3pt] | [▲ 1.1pt] | [3.4%] |

営業利益増減要因 (億円)



補足情報

中国向け油圧機器売上 (億円)



ロボット分野別売上※ (単位：億円)

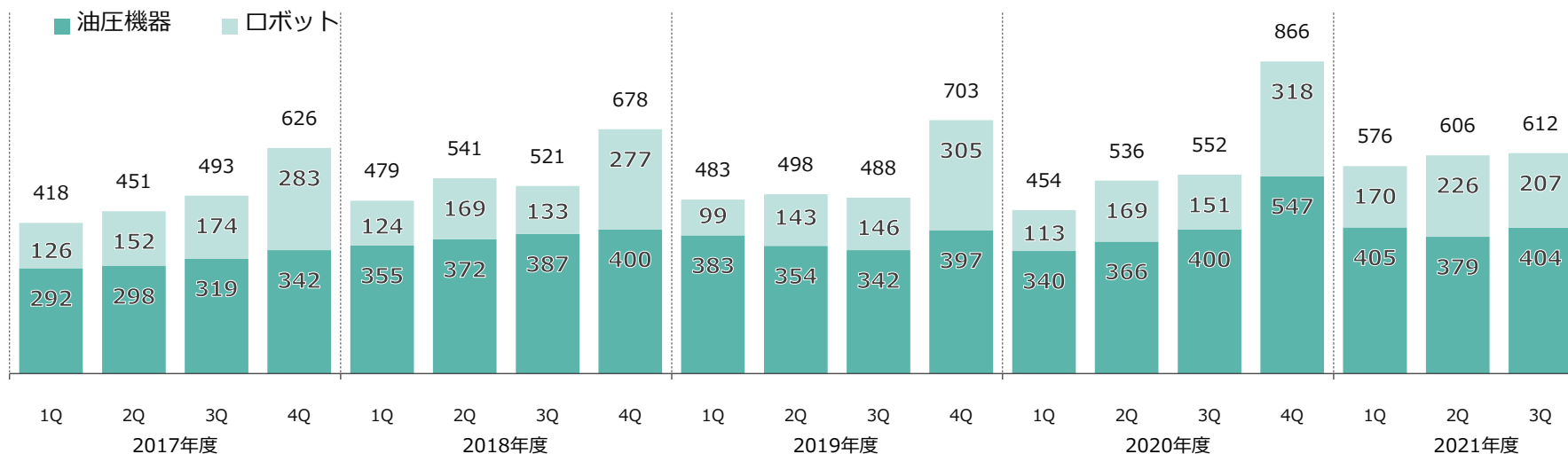
| 製品 | '20年度 | '21年度 | 増減 |
|----------|-------|-------|-------|
| | | (予) | |
| 車体組立・塗装 | 205 | 230 | + 24 |
| | 368 | 360 | ▲ 8 |
| 半導体 | 160 | 257 | + 97 |
| | 238 | 350 | + 112 |
| 一般産機・その他 | 109 | 188 | +79 |
| | 212 | 285 | +73 |
| 合計 | 474 | 676 | +201 |
| | 819 | 995 | +176 |

※ 本表数値はセグメント間売上を含む

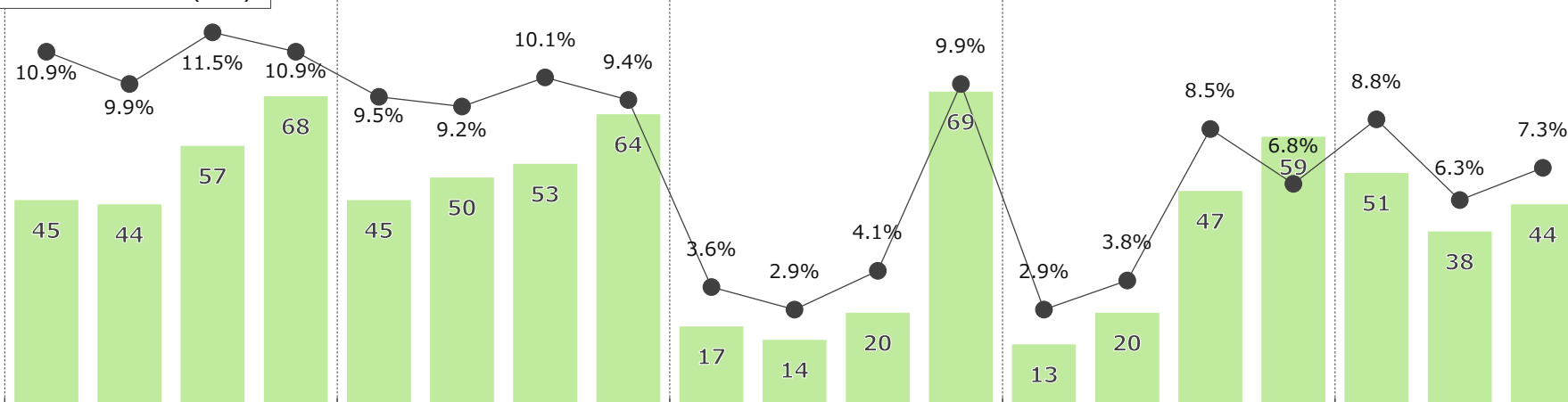
3

セグメント別詳細情報 - 精密機械・ロボット

四半期別 売上高 (億円)



四半期別 営業利益 (億円)



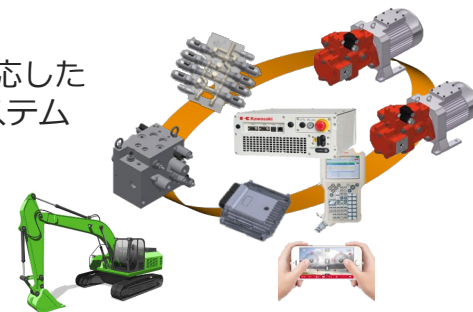
事業環境・受注動向

- 油圧機器
 - 中国建設機械市場
需要減速懸念はあるものの、当年度も高い水準の需要が継続
 - 中国以外の地域における建設機械市場
コロナ影響による減少から回復し好調に推移
 - 建設機械の分野は今後、環境規制を背景とした電動化と、建設現場の熟練労働者不足に起因する自動化・自律化が進む
- ロボット
 - 汎用ロボット
コロナ影響からの回復の早い地域を中心に好調に推移
 - 半導体向けロボット
半導体製造装置メーカーの設備投資の増加により好調に推移
 - 電子部品等の供給不足や物流混乱の状況が継続

重点施策と具体的な取り組み


建設機械の電動化・自動化に向けた技術開発の推進

- 電動化・自動化に対応した最新型油圧機器・システムの開発・供給により、顧客の将来建機の開発をサポート

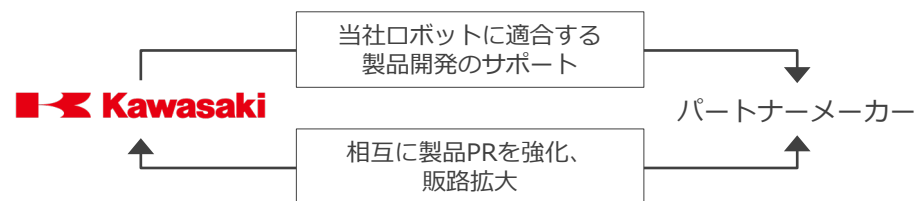


オープンイノベーションの推進

- 2021年6月より「K-AddOn」を開始

K-AddOnとは 当社ロボットに接続可能なパートナーメーカーの周辺機器について、接続が保証された機器を広く一般に公開するプラットフォーム

▶ 「K-AddOn」登録機器を利用することにより、システムインテグレーターやロボットユーザーは、機器接続の検証コストを削減することが可能



2021年度3Q実績（前年同期比）

売上



北米向け二輪車、汎用エンジンの増加に加え、欧州向け及び東南アジア向け二輪車の増加により増収

営業利益



増収に加え、前年同期に比べ為替レートが円安で推移したこと等により増益

2021年度予想（従来予想比）

売上

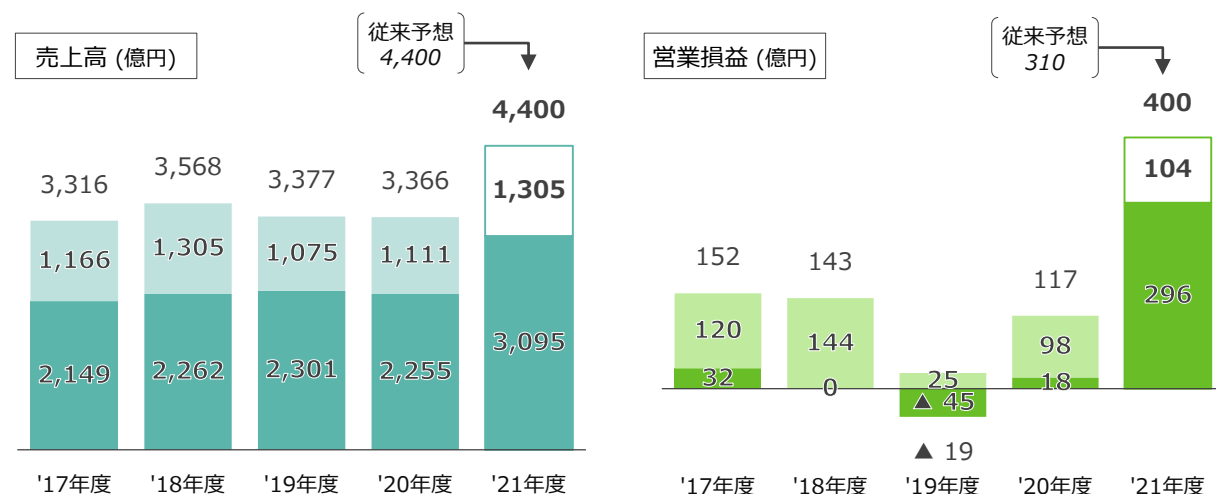


大きな変動はなく、見通しを据え置き

営業利益



部品調達リスクの縮小や販促費の削減に加え、値上げや為替前提の変更等により、見通しを引き上げ



(注) グラフは濃色部が3Q累計、淡色部が4Qを表しています

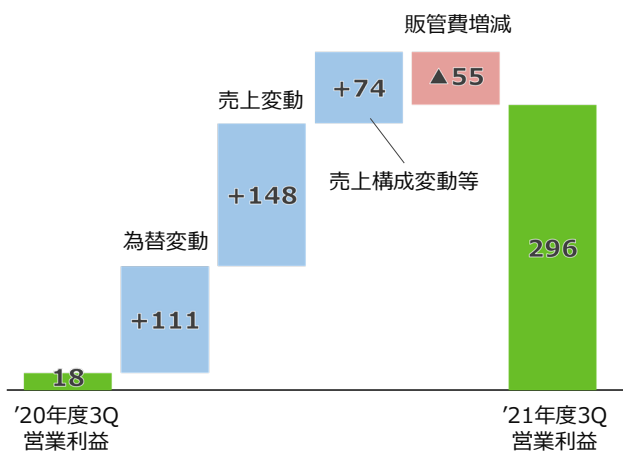
3

セグメント別詳細情報 - モーターサイクル&エンジン

(単位：億円)

| | '20年度 3Q実績 | '21年度 | | '20年度 通期 | '21年度予想 | | | | |
|-----------|-----------------|--------------|-----------|-------------|---------|--------------|-----------|-----------|--------------|
| | | 3Q実績 | 前年同期比 | | 従来予想 | 修正予想 | 前期比 | 従来予想比 | 4Q予想 |
| 売上高 | 2,255 | 3,095 | + 840 | 3,366 | 4,400 | 4,400 | + 1,034 | - | 1,305 |
| うち 先進国二輪車 | 736 | 1,119 | + 382 | 1,142 | 1,700 | 1,750 | + 608 | + 50 | 631 |
| 新興国二輪車 | 448 | 728 | + 279 | 674 | 880 | 900 | + 226 | + 20 | 172 |
| 四輪車・PWC | 724 | 751 | + 27 | 1,014 | 1,120 | 1,020 | + 6 | ▲ 100 | 269 |
| 汎用エンジン | 345 | 496 | + 150 | 535 | 700 | 730 | + 195 | + 30 | 234 |
| 営業利益 | 18 | 296 | + 278 | 117 | 310 | 400 | + 283 | + 90 | 104 |
| | [利益率] [0.8%] | [9.5%] | [+ 8.7pt] | [3.4%] | [7.0%] | [9.0%] | [+ 5.5pt] | [+ 1.9pt] | [7.9%] |

営業損益増減要因 (億円)



補足情報

二輪車国別販売台数 (卸売)

先進国 (単位：千台)

| | '20年度3Q | '21年度3Q | 増減 |
|------|---------|---------|------|
| 日本 | 12 | 20 | + 7 |
| 米国 | 29 | 56 | + 26 |
| カナダ | 3 | 5 | + 1 |
| 欧州 | 37 | 45 | + 7 |
| 豪州 | 7 | 9 | + 1 |
| 先進国計 | 91 | 137 | + 45 |

新興国 (単位：千台)

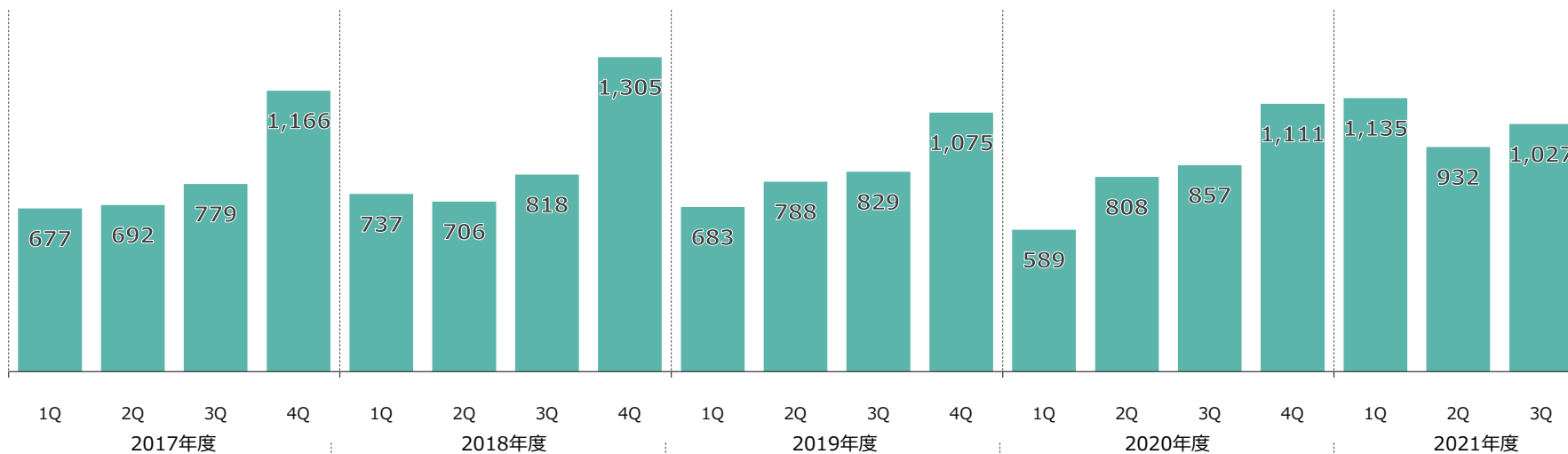
| | '20年度3Q | '21年度3Q | 増減 |
|--------|---------|---------|------|
| ブラジル | 6 | 8 | + 1 |
| タイ | 5 | 5 | + 0 |
| フィリピン | 97 | 106 | + 9 |
| インドネシア | 18 | 31 | + 13 |
| 中国 | 16 | 30 | + 13 |
| その他 | 6 | 13 | + 6 |
| 新興国計 | 150 | 195 | + 45 |

四輪車・PWCの販売台数 (卸売) は、'20年度3Qは58千台、'21年度3Qは55千台

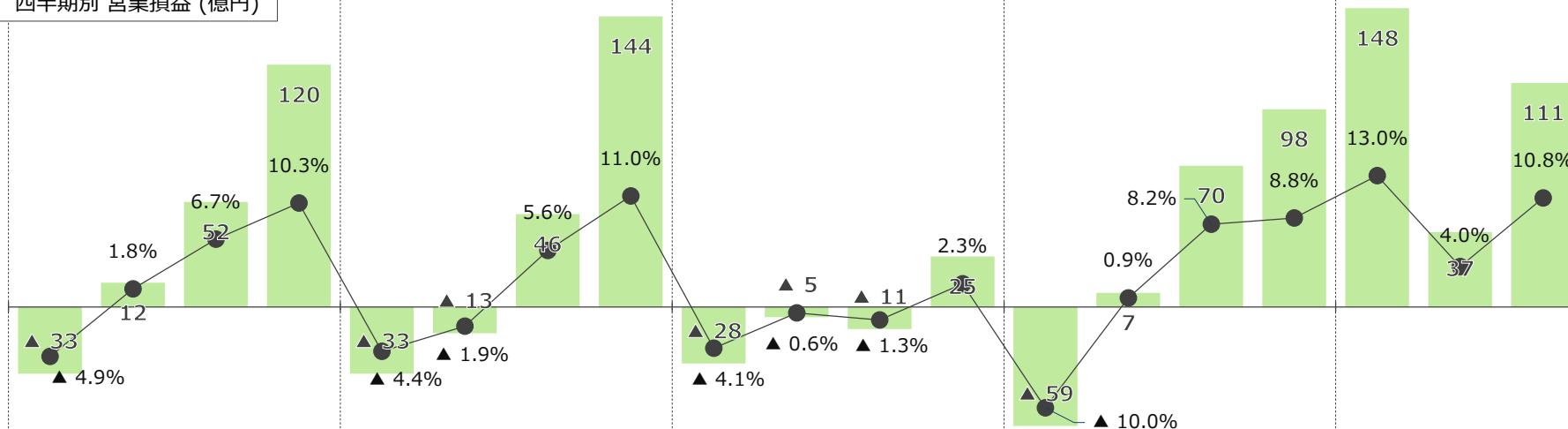
3

セグメント別詳細情報 - モーターサイクル&エンジン

四半期別 売上高 (億円)



四半期別 営業損益 (億円)



事業環境・受注動向

- 米国
 - 前年度に引き続き、二輪車・四輪車オフロードモデルの需要が旺盛
 - 今後も需要は堅調に推移すると見込む
- 欧州
 - コロナ影響が薄れ、市場は堅調に推移
- 東南アジア
 - 前年同期比では改善したものの、依然として先行きが不透明な状況が継続
- サプライチェーン
 - 半導体等の部品不足、物流の混乱等により、製品供給にも影響が及んでいる

重点施策と具体的な取り組み

- 市場要求に最大限に応える製品供給**
 - 生産計画達成に向け総力を挙げた活動
 - 半導体不足等を背景とするサプライヤーの供給不足や物流混乱により計画通り生産が出来ない場合、入手可能部品に応じて生産・販売計画の変更を迅速に実施
- 四輪ビジネスの拡大、脱炭素・電動化対応**
 - 四輪増産、脱炭素をにらんだ開発投資に焦点
 - 米国工場、メキシコ工場へ総額300億円(5年間)の増産投資に着手
 - 電動、ハイブリッドモデルの上市に向けた開発を加速
 - ヤマハ発動機と水素エンジンの共同研究について検討開始
- 固定費コントロールの徹底
(経営のスリム化)**
 - 具体的施策に裏付けられた徹底的な固定費削減策の継続
 - 研究開発は強化
- FCFの確保**
 - 将来の投資に向けてFCFの安定確保を目指す



米国で販売好調なSxS
TERYX KRX 1000



EV Project 参考出品車
(2019年EICMAショー)

4 株主還元

配当政策

中長期的な
連結配当性向の基準 **30%**

考慮

1 総合的に勘案

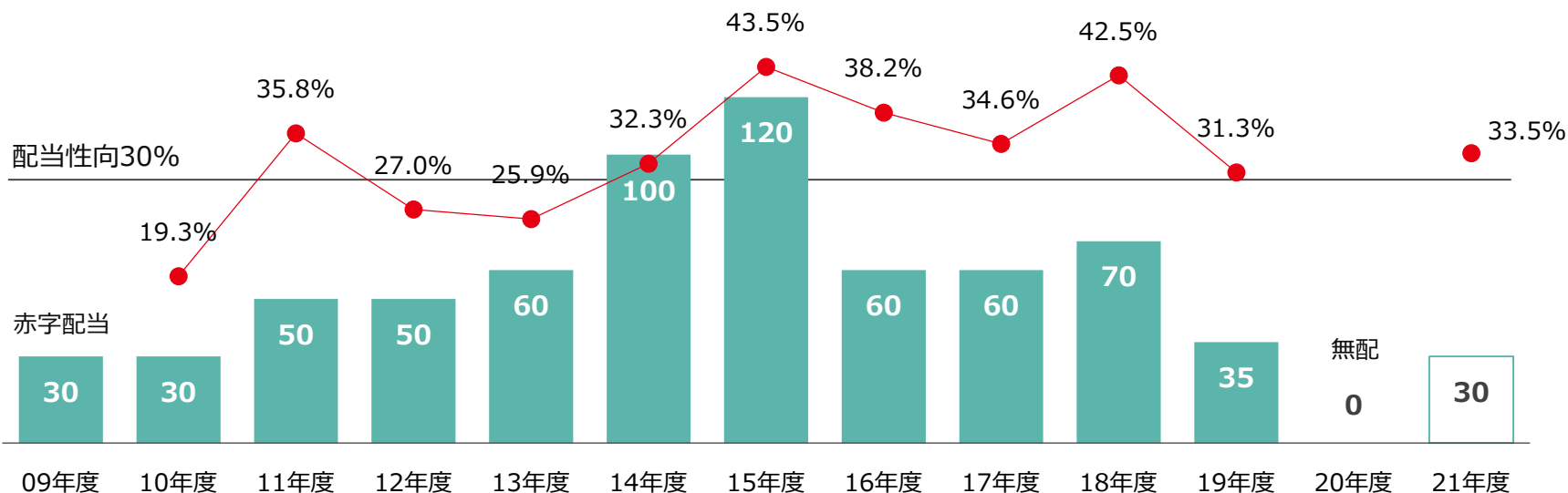
将来の業績見通し
FCFやD/Eレシオ等の
財務状況

2 安定的な配当

2021年度配当

- 営業利益は期初予想から160億円上方修正
- 一方で、営業外損益の悪化により、親会社株主に帰属する当期純利益は期初予想から20億円の下方修正
- サプライチェーンリスクの解消時期が不透明な状況

▶ 1株当たり**30円**（配当性向33.5%）の年間計画を据え置く（中間配当20円、期末配当10円）



4 プロジェクトトピックス

☑ カワサキの成長とブランド力の更なる向上

- 4年累計で **国内シェアトップ** (251cc以上)
- 「Ninja ZX-25R」が日本バイクオブザイヤー2021大賞を受賞
- “Bimota”からカワサキ製エンジンを搭載したNewモデル「KB4」が3月より販売開始

国内販売台数
(251cc以上)

65011 台 (4年間) **No.1**



当社プレスリリースのURL

https://www.khi.co.jp/news/detail/20211215_3.html

https://www.khi.co.jp/pressrelease/detail/20211215_2.html

カワサキモーターズ(株)
事業方針説明会資料 抜粋

3 持続的成長路線へ

1 成長のキードライバー

ブランド力

商品力

他社との協業や提携

積極的な増産投資



日本バイクオブザイヤー2021 大賞

Ninja ZX-25R



イタリア高級ハンドメイドバイク

Bimota KB4



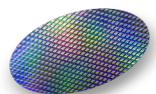
4 プロジェクトトピックス

✓ 半導体製造装置向けウェハ搬送ロボットの“今” ～生産ラインフル稼働、半導体供給を支える～

- 世界的な半導体需要の高まりを受け、当社のウェハ搬送ロボットの生産ラインはフル稼働が継続
- SEMIの市場予測によれば、2021年の半導体製造装置市場は史上初の**1000億ドル超**
2022年も市場は拡大との予測

半導体製造装置内で活躍するウェハ搬送ロボット

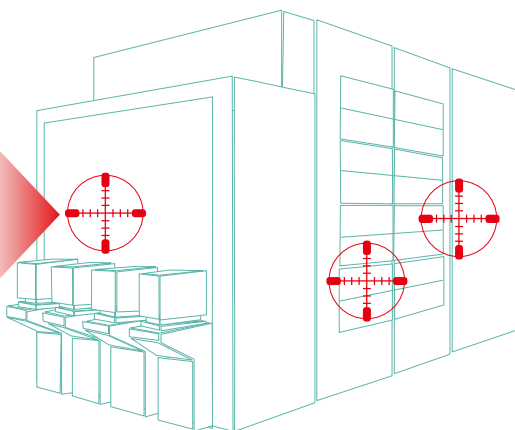
半導体製造装置の特徴に合わせて、
様々なタイプの搬送ロボットが活躍
しています



半導体ウェハ



半導体製造装置のイメージ図



ウェハ搬送ロボットシェア※

※2020年度 金額ベース（当社推定）



4 プロジェクトトピックス

✓ 世界初の液化水素運搬船 「すいそ ふろんていあ」が豪州に到着

- 液化水素の大量かつ長距離海上輸送実証試験を実施

本試験により獲得できる知見等

液化水素海上輸送・荷役の成立性
タンク・真空二重配管等の構造健全性
洋上オペレーション …etc.

- 豪州での水素積荷作業を無事完了、
各種機器の点検を実施し出港
(2月中下旬以降に日本に帰港予定)
- 想定通りの性能が確認されており
実証試験は着実に進行



当社プレスリリースのURL
[https://www.khi.co.jp/
pressrelease/news
_220121-1.pdf](https://www.khi.co.jp/pressrelease/news_220121-1.pdf)

全長：116m
容量：1,250m³
船員：25名



4 プロジェクトトピックス

☑ 「自治体PCR等検査無料化事業」において PCR検査サービスを開始

- 東京都では世田谷区の代田区民センターを皮切りに、杉並区他都内各地で検体採取ブースを順次開設予定
- 兵庫県では神戸市の神戸クリスタルタワー内に検体採取ブースを開設・追加開設も準備中
- PCR検査の受付から検体採取・検査・結果通知までの一貫したサービスを受検者に提供



当社プレスリリースのURL

https://www.khi.co.jp/pressrelease/detail/20220114_1.html

https://www.khi.co.jp/pressrelease/detail/20220128_1.html

空港検査サービス拡大中

近畿大学病院に続く2カ所目のクリニックとして医療法人友広会（以下、友広会）と業務提携し、関西国際空港における国際線出発旅客向けのPCR検査サービスを拡充

- | | |
|-------------|--|
| 関西内 検査施設 | ① 近畿大学医学部関西国際空港クリニック ② 友広会 関西国際空港PCR検査クリニック |
|-------------|--|

<今後の展開>

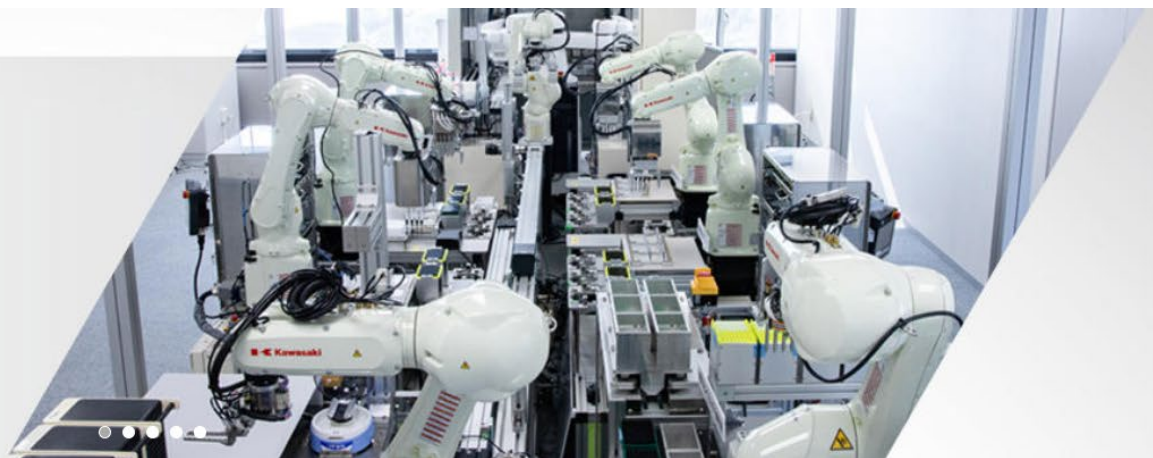
他の国際空港への展開を図ることに加え、入国者向けPCR検査サービスの導入を目指す

 **Kawasaki**

新 型 コ ロ ナ ウ イ ル ス

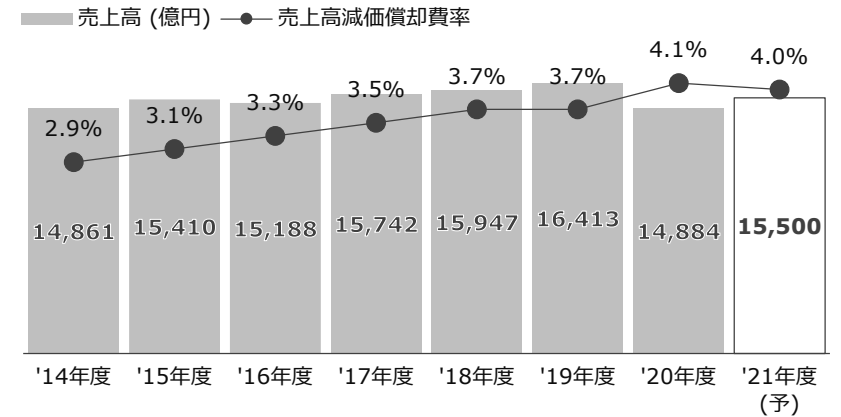
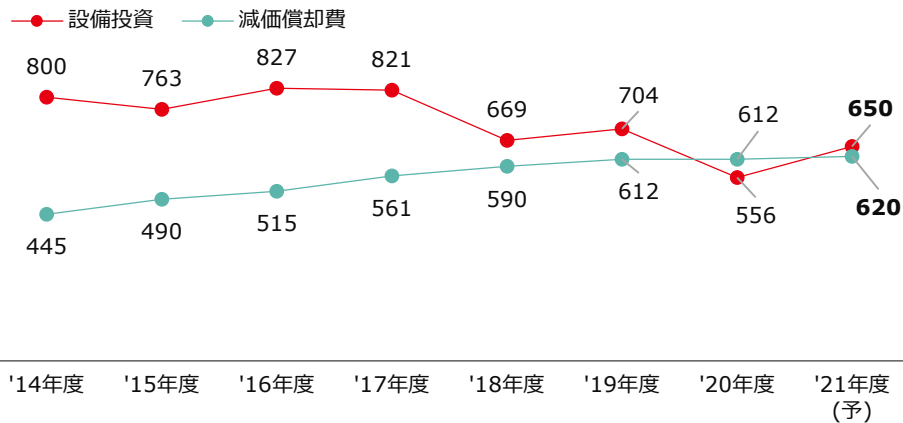
PCR検査

事前登録(予約)受付中



(単位：億円、名)

| | '20年度 | '21年度 | | '20年度 | '21年度 | |
|----------|-------|-------|-------|--------|--------|-------|
| | 3Q実績 | 3Q実績 | 前年同期比 | | 通期 | 予想 |
| 設備投資 | 419 | 352 | ▲ 67 | 556 | 650 | + 94 |
| 減価償却費 | 452 | 450 | ▲ 1 | 612 | 620 | + 8 |
| 研究開発費 | 297 | 317 | + 20 | 449 | 495 | + 46 |
| 従業員数(期末) | | | | 36,691 | 37,300 | + 609 |
| うち国内 | | | | 26,901 | 27,400 | + 499 |
| うち海外 | | | | 9,790 | 9,900 | + 110 |

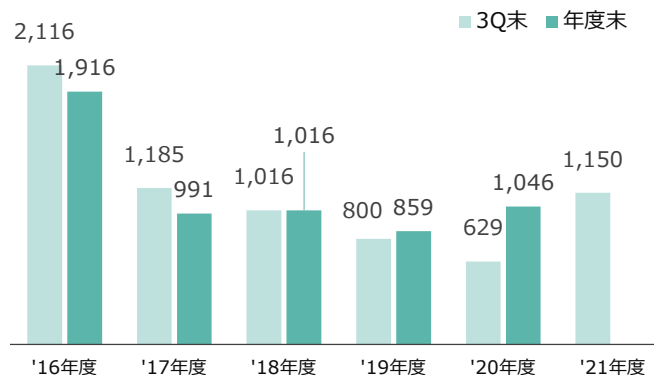


4 参考情報 - その他

● 受注残高 (億円)

| | '20年度3Q | '21年度3Q | |
|------------------|---------|---------------|-------|
| | 実績 | 実績 | 増減 |
| 航空宇宙システム | 5,227 | 4,869 | ▲ 357 |
| 車両 | 4,472 | 3,964 | ▲ 507 |
| 工程机械・ソリューション&マリナ | 4,484 | 5,258 | + 773 |
| 精密機械・ロボット | 667 | 871 | + 204 |
| モーターサイクル&エンジン | - | - | - |
| その他 | 238 | 310 | + 71 |
| 合計 | 15,090 | 15,275 | + 184 |

● 船舶海洋 受注残高の推移 (億円)



● 地域別売上高 (億円)

| | '20年度3Q | '21年度3Q | |
|-----|---------|---------------|-------|
| | 実績 | 実績 | 増減 |
| 日本 | 4,832 | 4,540 | ▲ 292 |
| 米国 | 2,278 | 2,436 | + 158 |
| 欧州 | 1,044 | 857 | ▲ 187 |
| アジア | 1,830 | 2,006 | + 175 |
| その他 | 337 | 545 | + 207 |
| 合計 | 10,324 | 10,387 | + 62 |

※ 売上高は顧客の所在地を基礎とし、国又は地域に分類しています

● 船種別受注実績および完工年度 (隻)

| | '21年度 受注実績 | 完工年度 | | | | | 受注残 |
|--------|---------------|-------|----|-------|-------|-------|-----|
| | | '21年度 | | '22年度 | '23年度 | '24年度 | |
| | | 3Q実績 | 4Q | 予定 | | | |
| LNG運搬船 | | - | - | - | - | - | - |
| LPG運搬船 | 5 | 1 | 2 | 4 | 4 | 1 | 11 |
| 潜水艦 | | - | - | 1 | - | 1 | 2 |
| その他 | | - | - | - | - | - | - |
| 合計 | 5 | 1 | 2 | 5 | 4 | 2 | 13 |

● セグメント別損益影響外貨量 (億USD)

| | '20年度 | '21年度 | |
|------------------|-------|-------------|------|
| | 3Q実績 | 3Q実績 | 4Q予想 |
| 航空宇宙システム | 3.2 | 2.3 | 0.1 |
| 車両 | 0.5 | 0.5 | 0.6 |
| エネルギーソリューション&マリッ | 2.1 | 2.0 | 3.4 |
| 精密機械・モット | 1.2 | 1.7 | 0.6 |
| モーターサイクル&エンジン | 2.7 | 4.5 | 2.9 |
| 合計 | 9.7 | 11.0 | 7.7 |

※ 為替レートが1円変動することによる営業利益への概算影響額

● 売上加重平均レート (EUR/JPY)

| | |
|-----------|--------|
| '19年度実績 | 121.70 |
| '20年度実績 | 124.61 |
| '21年度3Q実績 | 130.78 |
| '21年度4Q予想 | 130.00 |

● 損益影響外貨量 (億EUR)

| | |
|-----------|-----|
| '19年度実績 | 4.4 |
| '20年度実績 | 3.2 |
| '21年度3Q実績 | 3.1 |
| '21年度4Q予想 | 1.8 |

※ 為替レートが1円変動することによる営業利益への概算影響額

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