

2022年度第3四半期決算説明資料

Financial Results for Third Quarter FY2022
(for the year ending March 31, 2023)

2023年2月10日

川崎重工業株式会社



 **Kawasaki**
Powering your potential

0 目 次

1 2022年度第3四半期決算実績

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

2 2022年度業績予想

サマリー	13
セグメント別	14

3 セグメント別詳細情報

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

4 株主還元、その他

株主還元	35
プロジェクトトピックス	36
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にのみを依拠して投資判断を下すことはお控え下さるようお願い致します。実際の業績は、外部環境および内部環境の変化によるさまざまな重要な要素により、これらの見通しとは大きく異なる結果となり得ることを御承知おき下さい。実際の業績に影響を与える重要な要素には、当社の事業領域をとりまく経済情勢、対米ドルをはじめとする円の為替レート、税制や諸制度などがあります。なお、当社は2022年度第1四半期よりIFRS（国際財務報告基準）を適用しており、比較年度である2021年度の財務情報もIFRSを適用していますが、2021年度通期セグメント情報については監査未了の暫定値を掲載しているため、数値は今後変更となる可能性があります。

1 2022年度3Q決算実績 - サマリー

- ✓ 3四半期連続で大幅な増収増益、10～12月期は四半期利益で過去最高
- ✓ 計画を上回る業績で、コストアップ^oに対してもPS&Eを中心に価格転嫁が順調に進捗

(単位：億円)

	'21年度3Q	'22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	10,264	4,120	4,545	6,099	14,765	+ 4,501
売上収益	10,386	3,503	4,094	4,365	11,963	+ 1,576
事業利益 ^{※1}	287	45	262	500	808	+ 521
	[利益率] [2.7%]	[1.3%]	[6.4%]	[11.4%]	[6.7%]	[+ 3.9pt]
税引前四半期利益	247	106	253	361	721	+ 473
	[利益率] [2.3%]	[3.0%]	[6.1%]	[8.2%]	[6.0%]	[+ 3.6pt]
親会社の所有者に帰属する 四半期利益	112	54	183	287	525	+ 412
	[利益率] [1.0%]	[1.5%]	[4.4%]	[6.5%]	[4.3%]	[+ 3.3pt]
売上加重平均レート(USD/JPY)	111.03	124.76	135.72	141.37	134.84	+ 23.81
損益影響外貨量(億USD) ^{※2}	11.0	4.1	4.5	5.4	14.0	+ 3.0

【参考】日本会計基準での
'21年度3Q実績

(単位：億円)

'21年度3Q	
受注高	10,264
売上高	10,387
営業利益 ^{※1}	390
	[利益率] [3.7%]
経常利益 ^{※1}	213
	[利益率] [2.0%]
税金等調整前 四半期純利益	226
	[利益率] [2.1%]
親会社株式に帰属する 四半期純利益	72
	[利益率] [0.7%]

※1 IFRS適用に伴う損益計算書上の主要な変化点（日本会計基準における営業利益および経常利益との差異等）はP.42を参照

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

1 2022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や円安、収益期ずれの影響等により改善 ①
- ✓ ES&Mは前年同期に中国船舶で計上した損失引当の反動等により改善 ②
- ✓ PS&Eは堅調なアウトドア需要と円安の追い風により増収・増益 ③

(単位：億円)

	受注高			売上収益			事業損益		
	'21年度3Q	'22年度3Q	増減	'21年度3Q	'22年度3Q	増減	'21年度3Q	'22年度3Q	増減
航空宇宙システム	1,608	2,007	+ 399	2,049	2,386	+ 336	▲ 95	137	+ 232
車両	422	2,943	+ 2,521	891	923	+ 32	29	7	▲ 21
工程机械・ソリューション&マリ	2,532	3,018	+ 486	2,017	2,123	+ 105	▲ 96	93	+ 189
精密機械・ロボット	1,974	1,976	+ 1	1,795	1,791	▲ 3	117	74	▲ 43
パワースポーツ&エンジン ^{※1}	3,095	4,137	+ 1,041	3,095	4,137	+ 1,042	301	537	+ 236
その他	630	681	+ 50	537	600	+ 62	45	33	▲ 12
調整額 ^{※2}	-	-	-	-	-	-	▲ 14	▲ 74	▲ 60
合計	10,264	14,765	+ 4,501	10,386	11,963	+ 1,576	287	808	+ 521

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

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

1 2022年度3Q決算実績 – 損益計算書

(単位：億円)

	'21年度3Q	百分率	'22年度3Q	百分率	増減
売上収益	10,386	100.0	11,963	100.0	+ 1,576
売上原価	8,492	81.8	9,495	79.4	+ 1,002
売上総利益	1,894	18.2	2,468	20.6	+ 573
販売費および一般管理費	1,483	14.3	1,688	14.1	+ 204
うち 給料および手当	422		479		+ 56
研究開発費	312		338		+ 26
その他	749		870		+ 121
持分法による投資損益	▲ 151		39		+ 191
その他の収益および費用(▲は損)	28		▲ 10		▲ 39
うち 固定資産売却益	16		5		▲ 10
その他	11		▲ 16		▲ 28
事業利益	287	2.8	808	6.8	+ 521

要因説明

- ① 原材料価格の上昇等はあるものの、販売数量増や価格転嫁、円安の影響による売上収益の増加等により売上原価率が改善
- ② DXに係る費用や水素事業などの新規事業関係費用の増加等
- ③ 主として船舶中国合併会社で業績が改善
- ④ 土地の売却

(注) IFRS適用に伴う損益計算書上の主要な変化点はP.42に記載しています

1 2022年度3Q決算実績 – 損益計算書

(単位：億円)

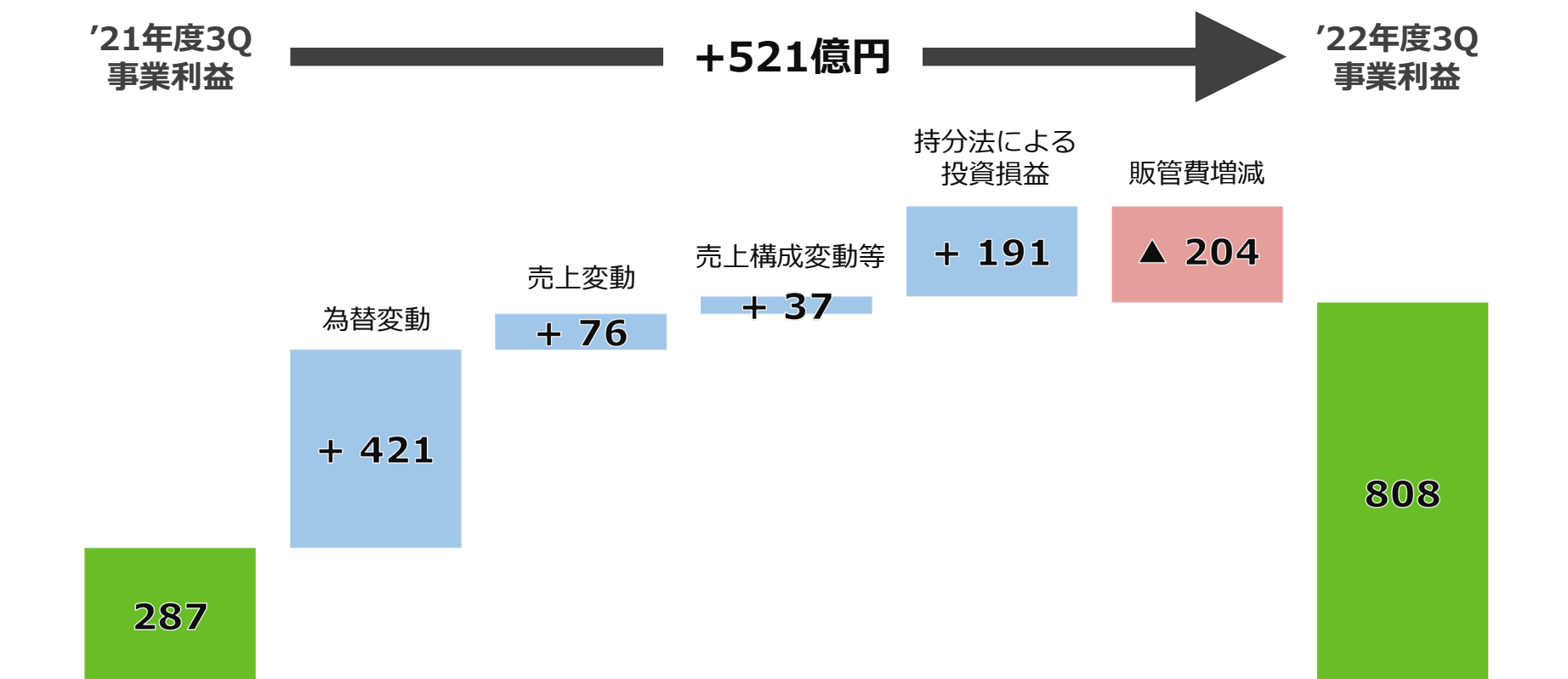
	'21年度3Q	百分率	'22年度3Q	百分率	増減
金融収益および費用(▲は損)	▲ 39		▲ 87		▲ 47
うち 金融収支(受取配当金含む)	▲ 17		▲ 19		▲ 1
為替差損益	▲ 9		▲ 40		▲ 30
その他	▲ 11		▲ 26		▲ 14
税引前四半期利益	247	2.4	721	6.0	+ 473
法人所得税費用	117		183		+ 66
非支配持分に帰属する四半期利益	17		12		▲ 5
親会社の所有者に帰属する四半期利益	112	1.1	525	4.4	+ 412

要因説明

- ⑤ USD/JPYのレート差
 '21年度期末日レート
 122.41円
 '22年度3Q末日レート
 132.70円
 '22年度4-12月期
 売上加重平均レート
 134.84円

(注) IFRS適用に伴う損益計算書上の主要な変化点はP.42に記載しています

- ✓ 原材料価格の高騰等によるコストアップを円安メリットや固定費削減等で相殺
- ✓ PS&Eでは価格転嫁の進捗により売上構成変動等がプラスに転換（2Qまではマイナス）



(単位：億円)

	'21年度3Q 事業損益	増減要因					増減計	'22年度3Q 事業利益
		為替変動※ (粗利影響)	売上変動※	売上構成 変動等※	持分法による 投資損益	販管費 (▲は増加)		
航空宇宙システム	▲ 95	95	5	138		▲ 6	232	137
車両	29	10	3	▲ 33	▲ 0	▲ 0	▲ 21	7
IT・デジタルソリューション&マシン	▲ 96	10	17	▲ 18	190	▲ 10	189	93
精密機械・ロボット	117	74	▲ 12	▲ 75	2	▲ 32	▲ 43	74
パワー・スプローツ&エンジン	301	230	50	40	0	▲ 84	236	537
その他	45	2	13	5	▲ 1	▲ 31	▲ 12	33
調整額	▲ 14			▲ 22	0	▲ 38	▲ 60	▲ 74
合計	287	421	76	37	191	▲ 204	521	808

※ 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。

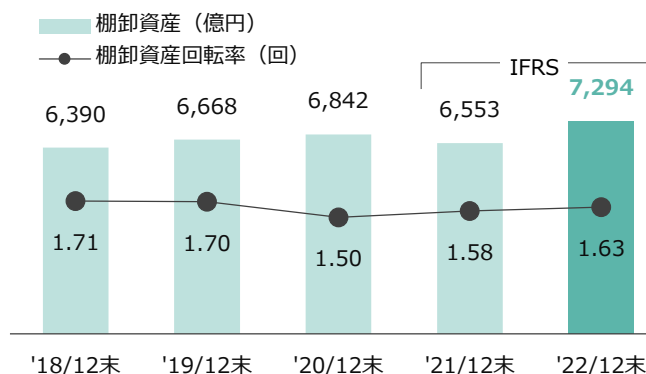
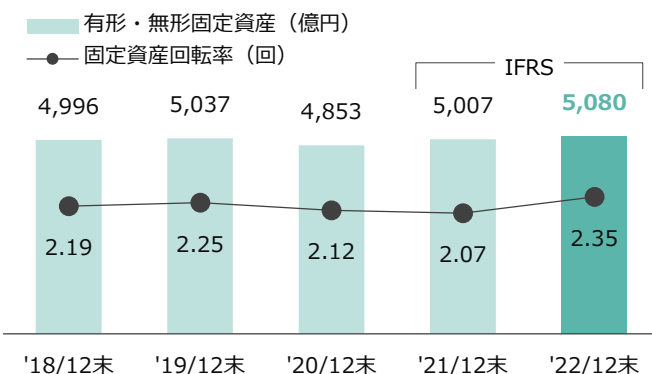
また、それぞれの増減要因は不可分であることも多く、特に売上変動と売上構成変動等は合算した金額を確認することが望ましい場合があります。

(単位：億円)

	'21年度末		'22年度 3Q末		増減
		百分率		百分率	
現金および現金同等物	1,085		879		▲ 205
売掛債権 (契約資産を含む)	4,829		5,686		+ 856
棚卸資産	6,154		7,294		① + 1,140
その他	1,132		1,839		② + 706
流動資産 計	13,202	60.7	15,700	64.4	+ 2,498
有形・無形固定資産	5,063		5,080		+ 17
使用権資産	585		620		+ 34
繰延税金資産	1,022		1,020		▲ 1
その他	1,873		1,941		+ 68
非流動資産 計	8,544	39.3	8,663	35.6	+ 119
資産合計	21,746	100.0	24,364	100.0	+ 2,618

要因説明

- ① PS&E、航空宇宙システム等で増加
- ② 航空宇宙事業における前渡金の増加や航空エンジン事業における未収入金の増加等



(単位：億円)

	'21年度末	百分率	'22年度 3Q末	百分率	増減
買掛債務	3,442		3,870		+ 428
有利子負債	5,539		7,217		+ 1,678
契約負債（前受金）	2,561		2,741		+ 180
受注工事損失引当金	96		43		▲ 52
退職給付に係る負債	1,070		1,102		+ 32
その他	3,787		3,615		▲ 172
負債計	16,497	75.9	18,591	76.3	+ 2,094
親会社の所有者に帰属する持分	5,054		5,589		+ 534
非支配持分	194		183		▲ 10
資本計	5,248	24.1	5,773	23.7	+ 524
負債および資本合計	21,746	100.0	24,364	100.0	+ 2,618

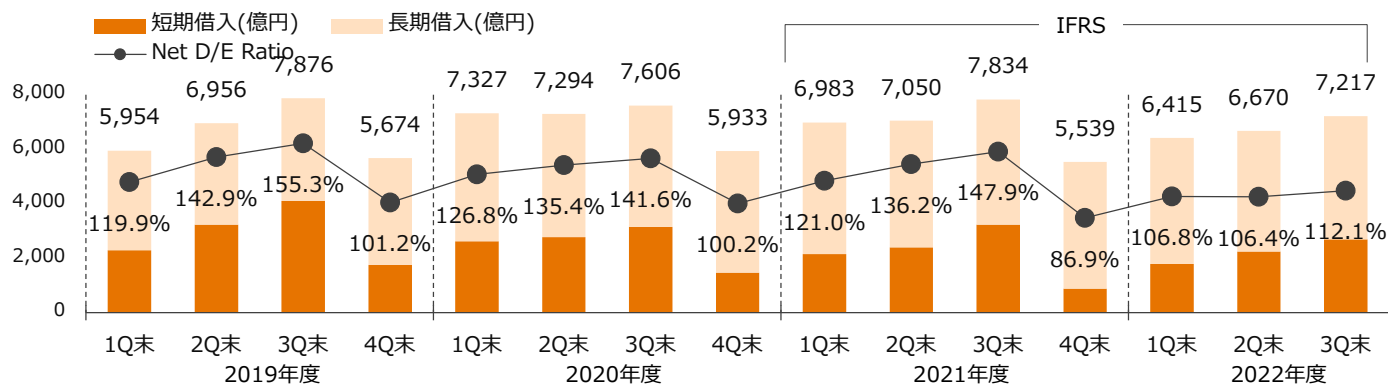
要因説明

- ③ 前年度末比での借入増は平常の事業サイクル

補足情報

Cash Conversion Cycle
の推移（単位：日）

	CCC
'18年度3Q末	162
'19年度3Q末	167
'20年度3Q末	168
'21年度3Q末	178
'22年度3Q末	157



(単位：億円)

	'21年度3Q	'22年度3Q	増減
税引前四半期利益	247	721	+ 473
減価償却費	569	559	▲ 9
運転資本構成項目の増減額	▲ 1,663	▲ 1,619	+ 44
うち 売上債権 ^{※1} の増減額(▲は増加)	▲ 287	▲ 804	▲ 516
棚卸資産の増減額(▲は増加)	▲ 864	▲ 1,060	▲ 196
仕入債務の増減額(▲は減少)	▲ 400	392	+ 793
前渡金の増減額(▲は増加)	▲ 282	▲ 294	▲ 11
契約負債 ^{※2} の増減額(▲は減少)	172	147	▲ 24
その他	▲ 510	▲ 793	▲ 282
営業活動によるキャッシュ・フロー	▲ 1,356	▲ 1,131	+ 225
有形・無形固定資産の取得による支出	▲ 479	▲ 449	+ 29
有形・無形固定資産の売却による収入	27	19	▲ 7
その他	▲ 12	▲ 102	▲ 90
投資活動によるキャッシュ・フロー	▲ 464	▲ 532	▲ 68
フリー・キャッシュ・フロー	▲ 1,820	▲ 1,663	+ 157
借入金および社債の純増減額(▲は減少)	1,356	1,608	+ 251
配当金の支払額(非支配株主への支払を除く)	▲ 31	▲ 79	▲ 48
債権流動化による収入および返済による支出	129	148	+ 19
その他	▲ 157	▲ 161	▲ 4
財務活動によるキャッシュ・フロー	1,297	1,515	+ 218

※1,2 売上債権には契約資産を含む。契約負債の旧科目名は前受金

要因説明

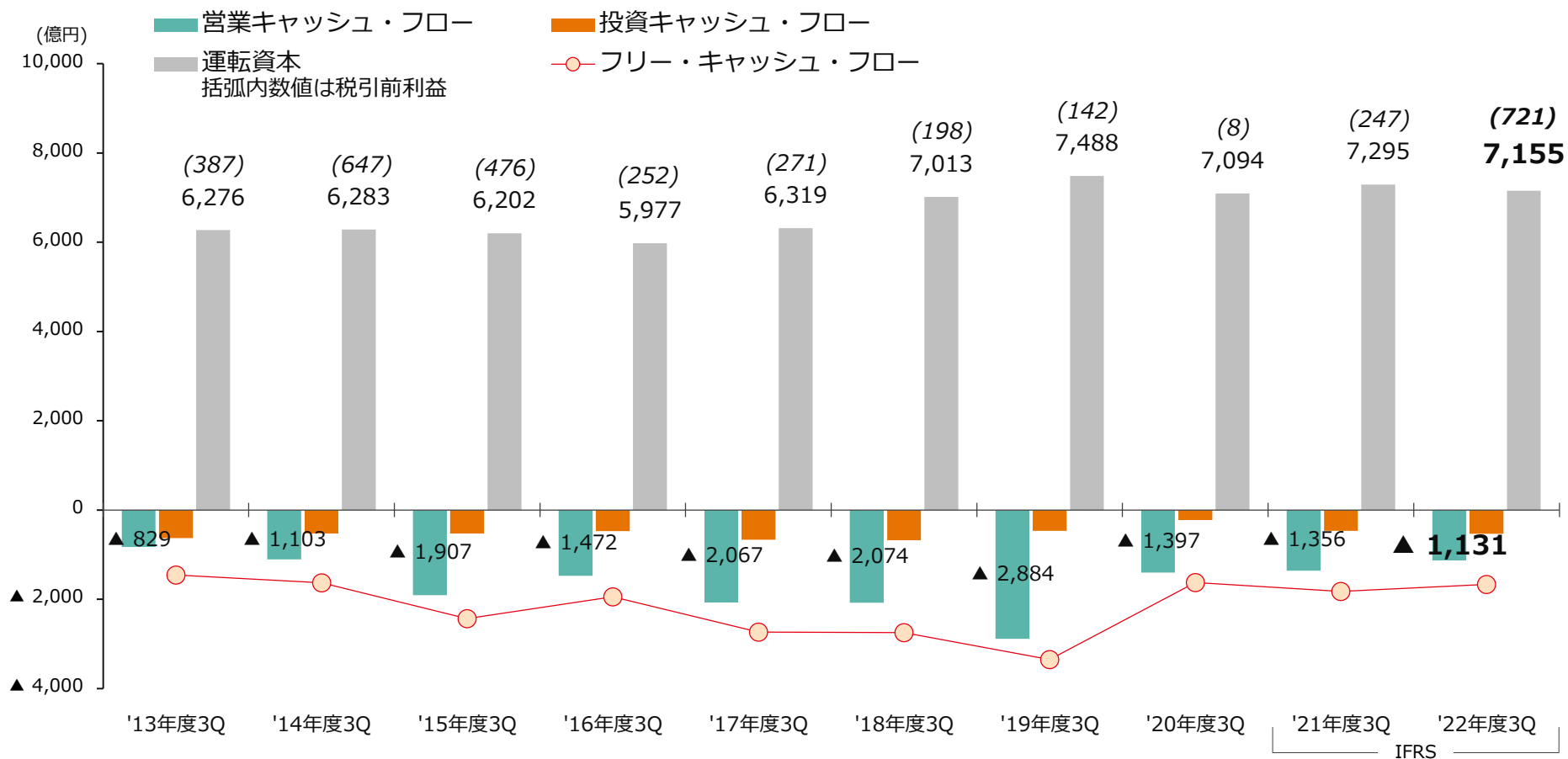
- ① '21年度3Q：
PS&Eや航空宇宙システムで棚卸資産が増加する等、運転資本構成項目で大きく資金流出
- '22年度3Q：
税前利益は高水準だったものの、業績回復期にある航空宇宙システムや好調なPS&Eで売上債権および棚卸資産が増加する等、運転資本構成項目で大きく資金流出
- ② 持分法適用会社への増資(約50億円)
- ③ '21年度3Q：
3Qにおける増加額としては低水準
- '22年度3Q：
平常の事業サイクルによる増加



営業CFは改善傾向にあり、足元は'14年度3Qに近い水準まで改善



運転資本は前年同期比でやや減少し、税前利益とのバランスが大きく改善



2 2022年度業績予想 - サマリー

- ☑ 為替前提を円高方向に変更も、好調なPS&Eが牽引役となり利益計画を引き上げ
- ☑ 4Qは増収が継続するも、業績連動賞与引当金や諸費用の精算等が集中

(単位：億円)

	'21年度 実績	'22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	16,021	19,000	19,500	+ 3,479	+ 500	14,765	4,735
売上収益	15,008	17,200	17,500	+ 2,492	+ 300	11,963	5,537
事業利益	303	760	860	+ 557	+ 100	808	52
	[利益率] [2.0%]	[4.4%]	[4.9%]	[+ 2.8pt]	[+ 0.4pt]	[6.7%]	[0.9%]
税引前当期利益	276	680	780	+ 504	+ 100	721	59
	[利益率] [1.8%]	[3.9%]	[4.4%]	[+ 2.6pt]	[+ 0.5pt]	[6.0%]	[1.0%]
親会社の所有者に帰属する 当期利益	126	450	540	+ 414	+ 90	525	15
	[利益率] [0.8%]	[2.6%]	[3.0%]	[+ 2.2pt]	[+ 0.4pt]	[4.3%]	[0.2%]
税前ROIC	3.0%	6.6%	7.4%	+ 4.4pt	+ 0.8pt	-	-
売上加重平均レート(USD/JPY)	111.90	140.00	-	-	-	134.84	130.00
損益影響外貨量(億USD) [※]	17.6	21.0	20.2	+ 2.6	▲ 0.8	14.0	6.2

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

2 2022年度業績予想 - セグメント別

- ✓ 精密機械・ロボットは需要環境の一時的な悪化を反映し、見通しを引き下げ ①
- ✓ PS&Eは好調が継続、サプライチェーンリスクの低下に鑑み、見通しを引き上げ ②

(単位：億円)




	受注高				売上収益				事業損益			
	'21年度 実績 ^{※1}	'22年度予想			'21年度 実績 ^{※1}	'22年度予想			'21年度 実績 ^{※1}	'22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	3,833	3,000	3,000	-	2,982	3,600	3,600	-	▲ 103	105	125	+ 20
車両	715	3,000	3,000	-	1,266	1,400	1,400	-	22	10	10	-
IT・ソリューション&マリン	3,435	3,900	4,100	+ 200	2,973	3,200	3,200	-	▲ 108	55	55	-
精密機械・ロボット	2,718	2,700	2,600	▲ 100	2,526	2,600	2,500	▲ 100	139	160	100	▲ 60
パワー・スポーツ&エンジン	4,479	5,500	5,900	+ 400	4,479	5,500	5,900	+ 400	375	560	680	+ 120
その他	840	900	900	-	780	900	900	-	31	40	30	▲ 10
調整額 ^{※2}	-	-	-	-	-	-	-	-	▲ 52	▲ 170	▲ 140	+ 30
合計	16,021	19,000	19,500	+ 500	15,008	17,200	17,500	+ 300	303	760	860	+ 100

※1 各セグメントの21年度実績値はIFRSで算出していますが、監査未了の暫定値を掲載しているため、数値は今後変更となる可能性があります




※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

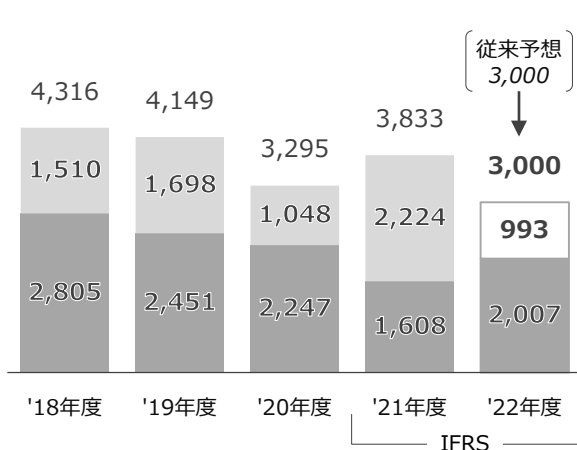
2022年度3Q実績（前年同期比）

- 受注高**  民間機向け航空エンジンや防衛省向けが増加したことにより増加
+399 億円
- 売上収益**  民間機向け航空エンジンが増加したことなどにより増収
+336 億円
- 事業利益**  民間機向け航空エンジンが改善したことなどにより改善
+232 億円
(補足) 3Q期間中の大幅なアフター収入増に伴い、利益率が改善

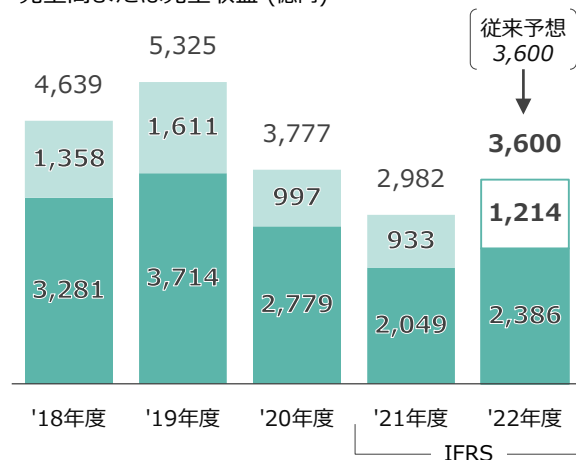
2022年度予想（従来予想比）

- 受注高**  ボーイング向けの減少はあるものの、防衛省向けの増加により、全体では見通しを据え置き
±0 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**  為替前提レートの変更はあるものの、マーケットの力強い回復を受け、見通しを引き上げ
+20 億円

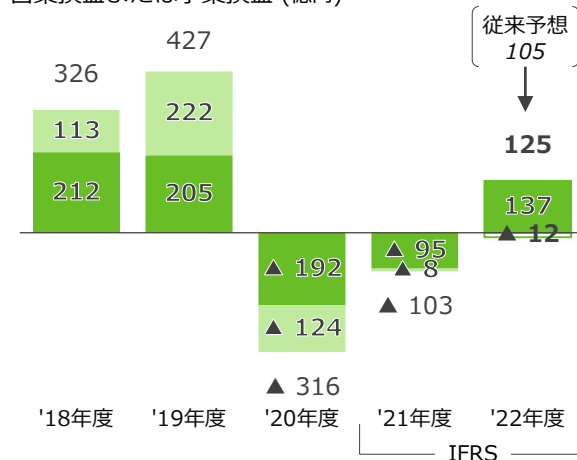
受注高 (億円)



売上高または売上収益 (億円)



営業損益または事業損益 (億円)



(注) グラフは濃色部が3Q累計、淡色部が4Qを表します。なお、21年度通期実績値はIFRSで算出していますが、監査未了の暫定値を掲載しているため、数値は今後変更となる可能性があります

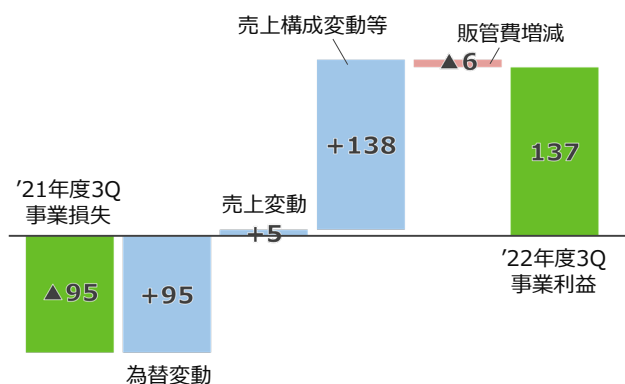
3 セグメント別詳細情報 - 航空宇宙システム

(単位：億円)

	'21年度	'22年度		'21年度	'22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	1,608	2,007	+ 399	3,833	3,000	3,000	▲ 833	-	993
うち 航空宇宙	1,343	1,405	+ 61	3,295	2,250	2,250	▲ 1,045	-	845
航空エンジン	265	602	+ 337	538	750	750	+ 212	-	148
売上収益	2,049	2,386	+ 336	2,982	3,600	3,600	+ 618	-	1,214
うち 航空宇宙	1,566	1,608	+ 41	2,320	2,550	2,550	+ 230	-	942
航空エンジン	482	777	+ 295	661	1,050	1,050	+ 389	-	273
事業損益	▲ 95	137	+ 232	▲ 103	105	125	+ 228	+ 20	▲ 12
	[利益率] [▲ 4.6%]	[5.7%]	[+ 10.3pt]	[▲ 3.4%]	[2.9%]	[3.4%]	[+ 6.8pt]	[+ 0.4pt]	[▲ 0.9%]

※ 21年度通期実績値はIFRSで算出していますが、監査未了の暫定値を掲載しているため、数値は今後変更となる可能性があります

事業損益増減要因 (億円)



補足情報

ボーイング向け航空機分担製造品の売上機数 (単位：機)

	'21年度		'22年度		3Q比増減
	3Q	通期	3Q	3Q	
	767	25	34	23	▲ 2
	777	15	21	20	+ 5
	777X	3	4	0	▲ 3
	787	23	35	6	▲ 17

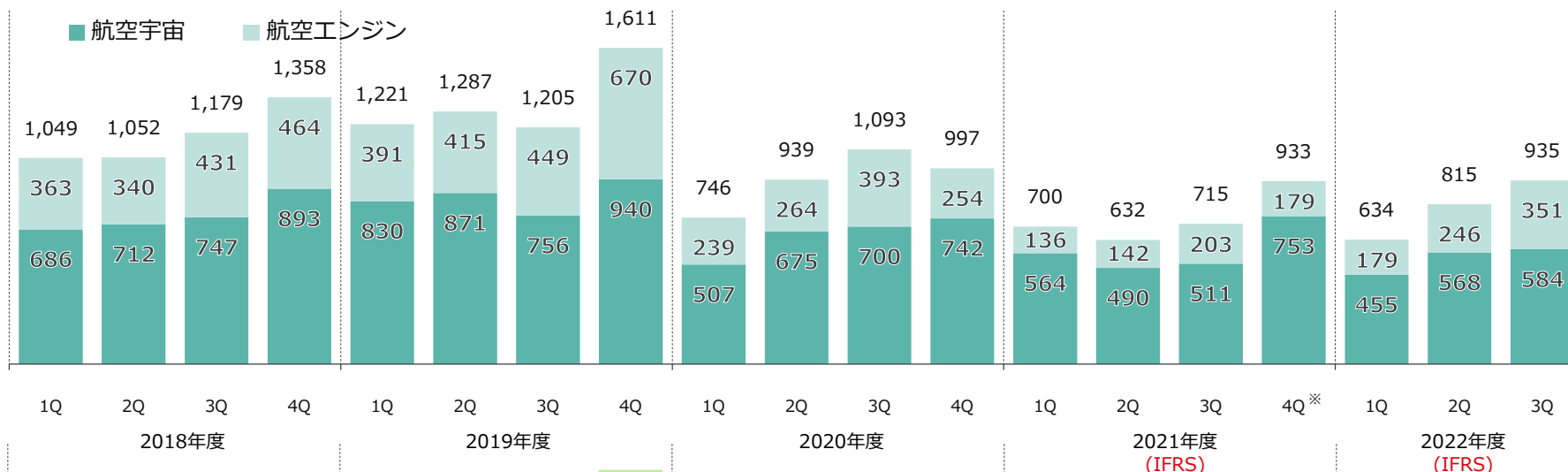
主要航空エンジン分担製造品の売上台数 (単位：台)

	'21年度		'22年度		3Q比増減
	3Q	通期	3Q	3Q	
V2500	13	16	16	16	+ 3
PW1100G	358	437	446	446	+ 88

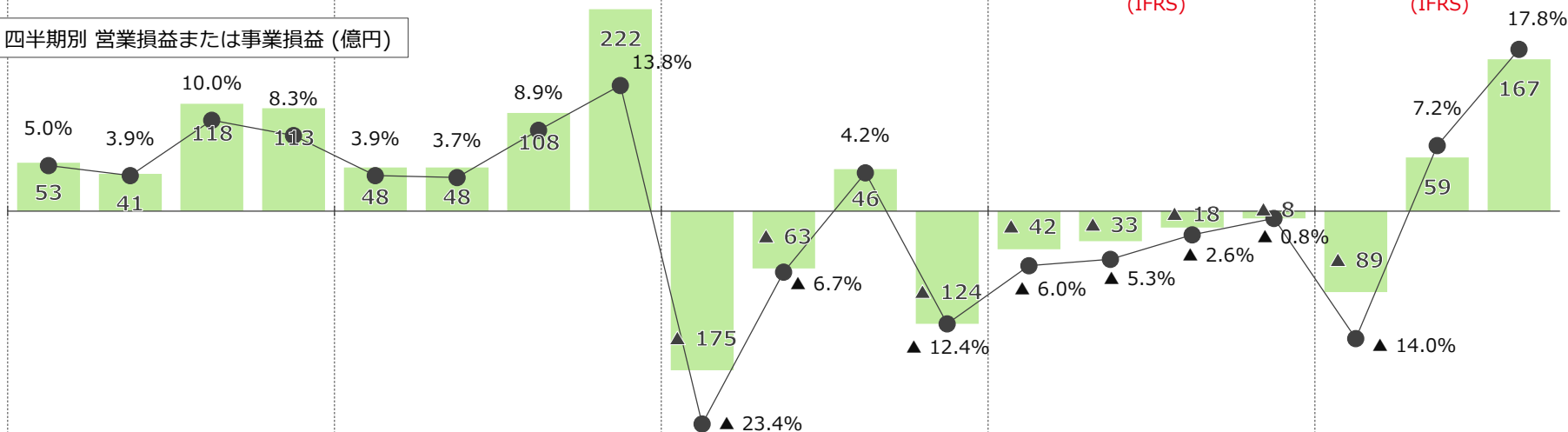
(注) Rolls-Royce向けエンジンは非公表

3 セグメント別詳細情報 - 航空宇宙システム

四半期別 売上高または売上収益 (億円)



四半期別 営業損益または事業損益 (億円)



* 本項グラフにおける2021年度4Qの数値はIFRSで算出していますが、監査未了の暫定値を掲載しているため、数値は今後変更となる可能性があります。

3 セグメント別詳細情報 – 航空宇宙システム

事業環境・受注動向

- 民間向け
 - コロナの影響を強く受け低迷していた航空旅客需要は、欧米をはじめ経済活動再開を優先する国々の増加に伴い回復基調が鮮明に
 - ボーイングから運航会社へ787型機の引き渡しが開業されており、今後の生産ペース引き上げに期待
- 防衛省向け
 - 抜本的な防衛力強化という防衛省の方針のもと、今後の需要増が期待できる

重点施策と具体的な取り組み

✓ 基盤事業での安定した収益確保

- ボーイング既存機および民間航空機用エンジンの収益確保のためのコストダウン推進
- 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

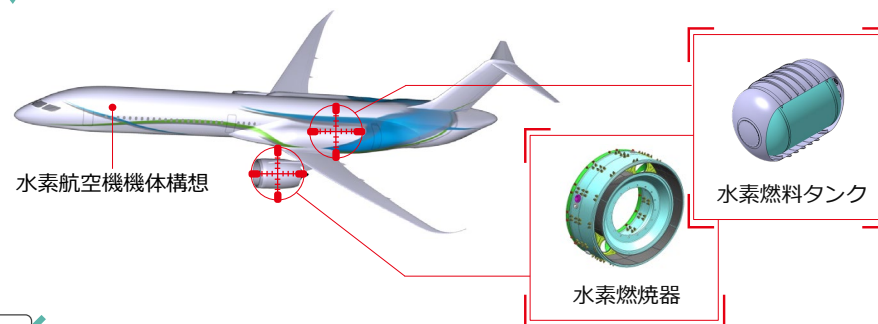


H145//BK117 D-3
累計6機目を納入

✓ 市場変化を踏まえた技術戦略の見直し

- 防衛力強化の実現に向けた民生技術の活用を含めた技術開発の促進
- NEDOグリーンイノベーション基金を活用し脱炭素社会に向けた環境技術開発を推進

✈ 水素航空機向けコア技術開発





✓ 財務基盤の強化


- 固定費構造の見直し
- 生産革新活動による棚卸資産圧縮の促進

3 セグメント別詳細情報 - 車両


2022年度3Q実績（前年同期比）


受注高  ニューヨーク市交通局向け新型地下鉄電車や国内向け新型通勤電車などの大口案件を受注したことにより増加
+2,521 億円


売上収益  国内向け車両が減少したものの、アジア向け車両が増加したことなどにより増収
+32 億円

事業利益  増収はあったものの、米国ロングアイランド鉄道向け車両案件の工程遅れによる影響等により悪化
▲21 億円

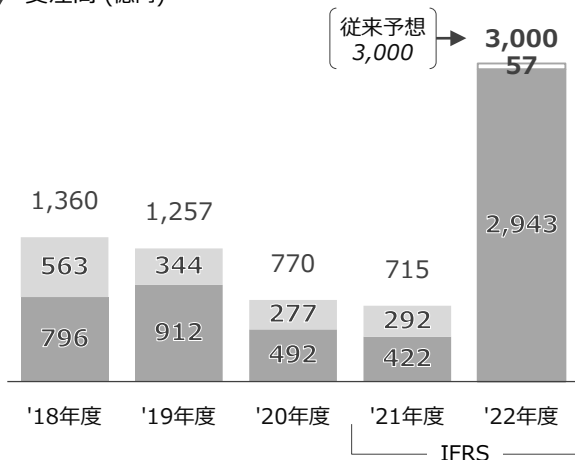
2022年度予想（従来予想比）

受注高  大きな変動はなく、見通しを据え置き
±0 億円

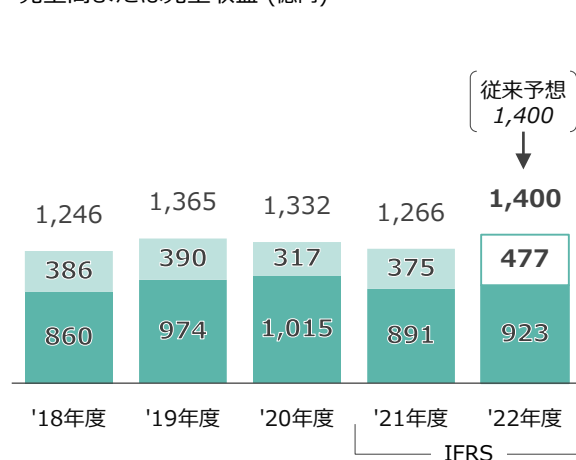
売上収益  同 上
±0 億円

事業利益  同 上
±0 億円

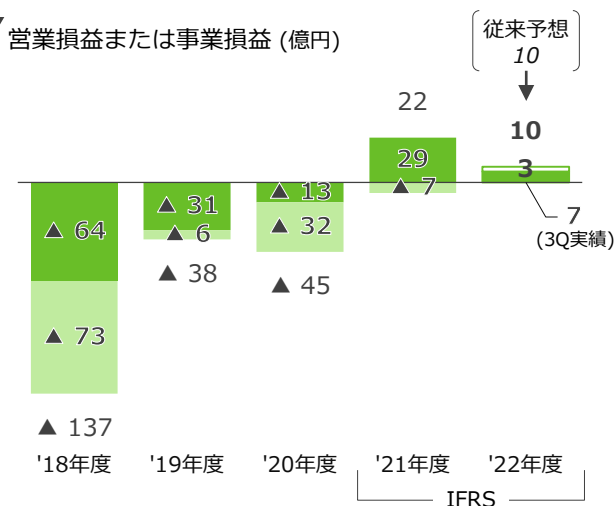
受注高 (億円)



売上高または売上収益 (億円)



営業損益または事業損益 (億円)



(注) グラフは濃色部が3Q累計、淡色部が4Qを表します。なお、21年度通期実績値はIFRSで算出していますが、監査未了の暫定値を掲載しているため、数値は今後変更となる可能性があります

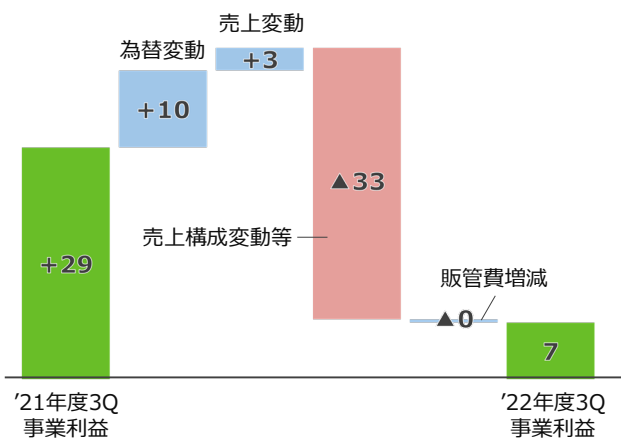
3 セグメント別詳細情報 - 車両

(単位：億円)

	'21年度 3Q実績	'22年度		'21年度 通期*	'22年度予想				
		3Q実績	前年同期比		従来予想	修正予想	前期比	従来予想比	4Q予想
受注高	422	2,943	+ 2,521	715	3,000	3,000	+ 2,285	-	57
うち 国内・アジア	362	415	+ 53	651	565	470	▲ 181	▲ 95	55
北米	60	2,528	+ 2,468	64	2,435	2,530	+ 2,466	+ 95	2
売上収益	891	923	+ 32	1,266	1,400	1,400	+ 134	-	477
うち 国内・アジア	661	661	+ 0	922	995	995	+ 73	-	334
北米	230	262	+ 31	344	405	405	+ 61	-	143
事業利益	29	7	▲ 21	22	10	10	▲ 12	-	3
	[利益率]	[3.3%]	[▲ 2.4pt]	[1.7%]	[0.7%]	[0.7%]	[▲ 1.0pt]	[-]	[0.6%]

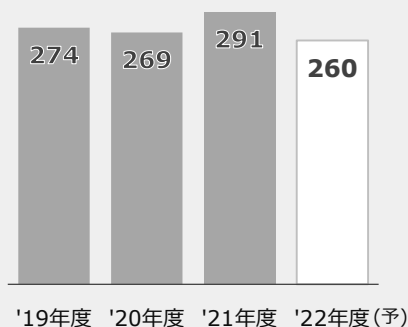
※ 21年度通期実績値はIFRSで算出していますが、監査未了の暫定値を掲載しているため、数値は今後変更となる可能性があります

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)

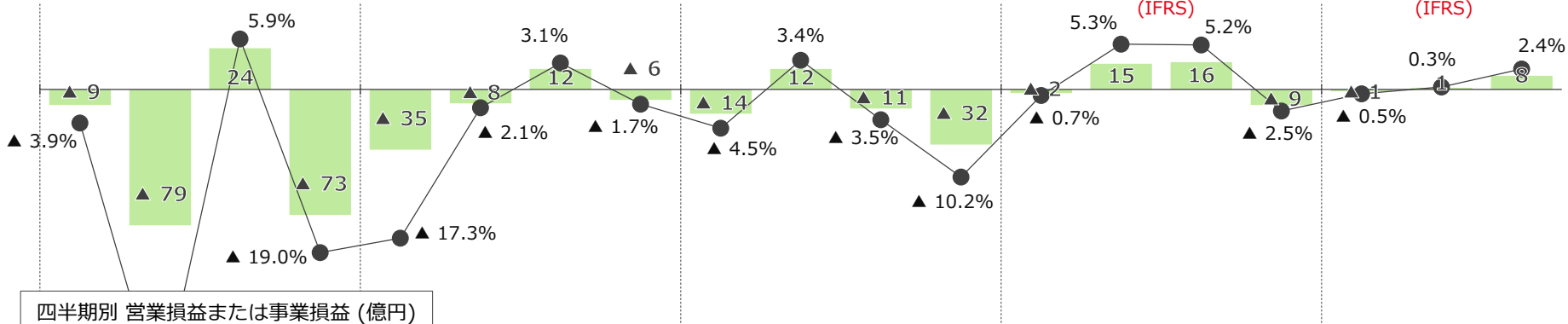
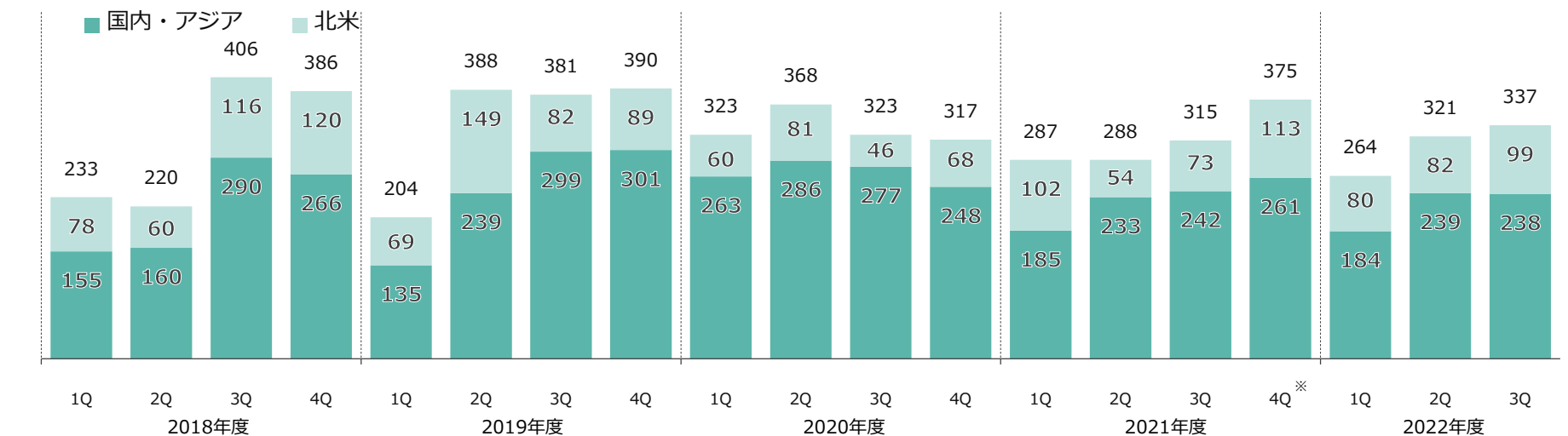


米国ロングアイランド鉄道向け
M-9プロジェクトの進捗状況 ('22年12月末)

- 全202両のうち、146両が引渡し済み
- 北米生産拠点のKMMでは最終号機の生産に着手しており、最終号機の引き渡しは2023年度2Qを予定

3 セグメント別詳細情報 - 車両

四半期別 売上高または売上収益 (億円)



* 本項グラフにおける2021年度4Qの数値はIFRSで算出していますが、監査未了の暫定値を掲載しているため、数値は今後変更となる可能性があります。

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等があったものの、感染者数の落ち着きに伴い、徐々に正常化している
- サプライチェーンリスク
 - 電子部品等の供給不足や物流混乱、原材料価格の高騰については注視が必要も、落ち着きつつあり、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

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



重点施策と具体的な取り組み

✓ 海外案件の納入スケジュール遵守

- 主要案件のマイルストーン

地域・案件名	ステータス	マイルストーン
ダッカ 6号線	<ul style="list-style-type: none">▶ 初編成・第2編成は現地機能試験を実施中▶ 全24編成(144両)中、2022年3月末時点で12編成(72両)を出荷済	最終車両出荷 2022年度4Q
シンガポール T251	<ul style="list-style-type: none">▶ 全91編成(364両)を納入完了済	最終車両納入完了 2022年度3Q
米国 R211	<ul style="list-style-type: none">▶ R211Aパイロット車2編成(10両)はNYCTにて型式試験中▶ KMMでのR211A量産車生産は2021年度3Qから開始▶ Option契約(640両)は2024年度生産開始予定	プロト初編成引渡し 2022年度4Q
米国 M-9	<ul style="list-style-type: none">▶ 2021年度1QにBase契約(92両)は完工しOption車両の生産中	最終車両引渡し 2023年度2Q


✓ 顧客に信頼される品質レベルの達成


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


✓ 部品・サービスの拡販、保守分野の事業拡大

- 北米向け軌道遠隔監視装置の拡販
- 国内鉄道事業者向けへの車両状態監視装置の拡販


2022年度3Q実績（前年同期比）


受注高  発電設備や国内向けごみ処理施設整備・運営事業等の大口案件の受注などにより増加
+486 億円


売上収益  国内向けごみ処理施設の工事量減少はあったものの、エネルギー事業や防衛省向け潜水艦の工事量増加などにより増収
+105 億円

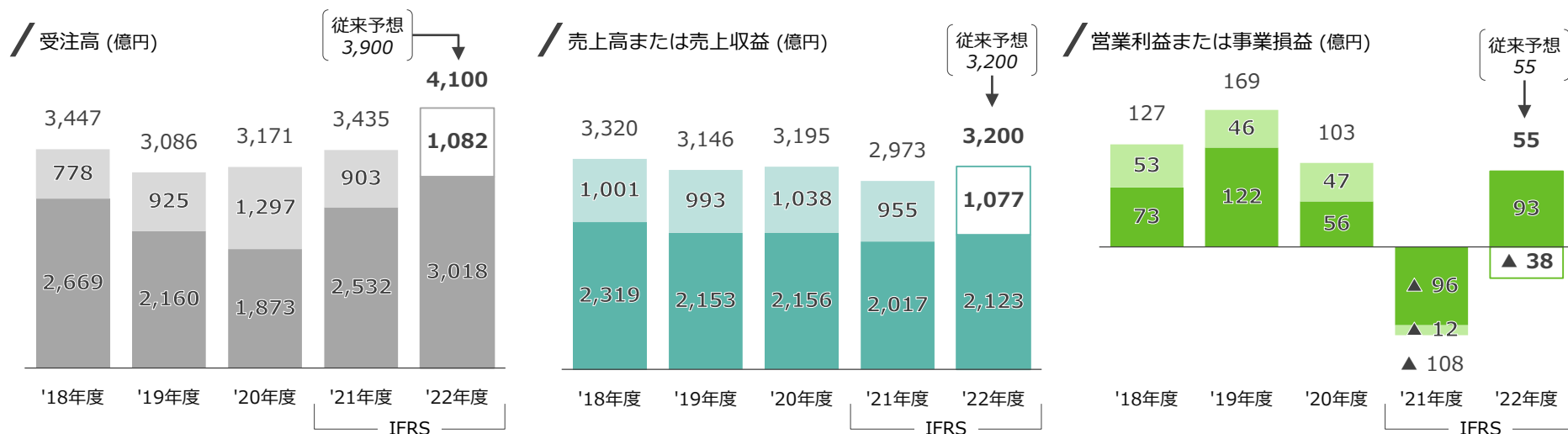
事業利益  国内向けごみ処理施設案件の工事量減少はあったものの、持分法損益の改善などにより改善
+189 億円

2022年度予想（従来予想比）

受注高  船舶海洋事業におけるLPG/アンモニア運搬船の増加などにより、見通しを引き上げ
+200 億円

売上収益  船舶海洋事業における案件の期ずれはあるものの、船用推進事業における防衛省向け売上の増加により、全体では見通しを据え置き
±0 億円

事業利益  大きな変動はなく、見通しを据え置き
±0 億円



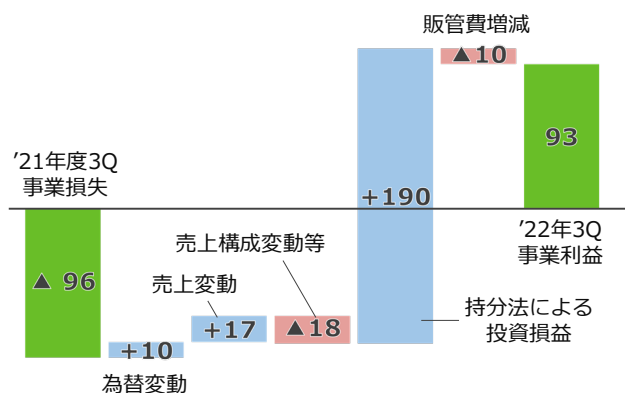
(注) グラフは濃色部が3Q累計、淡色部が4Qを表します。なお、21年度通期実績値はIFRSで算出していますが、監査未了の暫定値を掲載しているため、数値は今後変更となる可能性があります

(単位：億円)

	'21年度	'22年度		'21年度	'22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	2,532	3,018	+ 486	3,435	3,900	4,100	+ 665	+ 200	1,082
うち I初機・プラント・船用推進	1,930	2,360	+ 429	2,727	2,800	2,800	+ 73	-	440
船舶海洋	601	658	+ 56	708	1,100	1,300	+ 592	+ 200	642
売上収益	2,017	2,123	+ 105	2,973	3,200	3,200	+ 227	-	1,077
うち I初機・プラント・船用推進	1,519	1,548	+ 28	2,323	2,350	2,400	+ 77	+ 50	852
船舶海洋	497	574	+ 76	649	850	800	+ 151	▲ 50	226
事業損益	▲ 96	93	+ 189	▲ 108	55	55	+ 163	-	▲ 38
[利益率]	[▲ 4.7%]	[4.4%]	[+ 9.1pt]	[▲ 3.6%]	[1.7%]	[1.7%]	[+ 5.3pt]	[-]	[▲ 3.5%]
うち 持分法投資損益	▲ 134	55	+ 190	▲ 112	40	40	+ 152	-	▲ 15

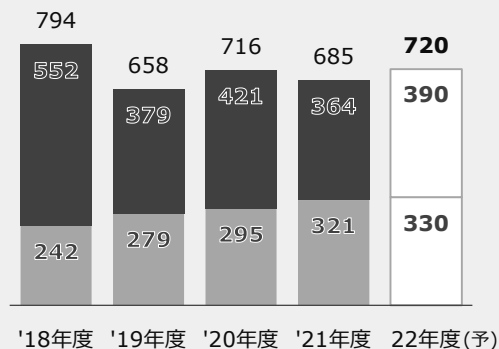
* '21年度通期実績値はIFRSで算出していますが、監査未了の暫定値を掲載しているため、数値は今後変更となる可能性があります

事業損益増減要因 (億円)

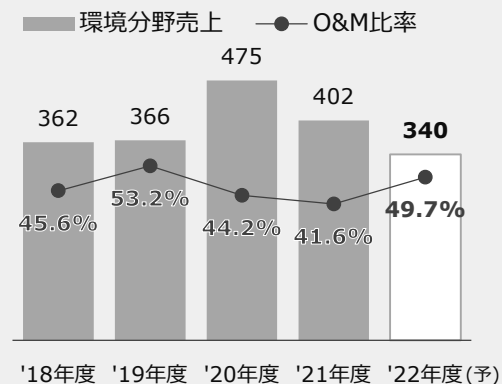


補足情報

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



プラント事業における環境分野の売上 (億円)

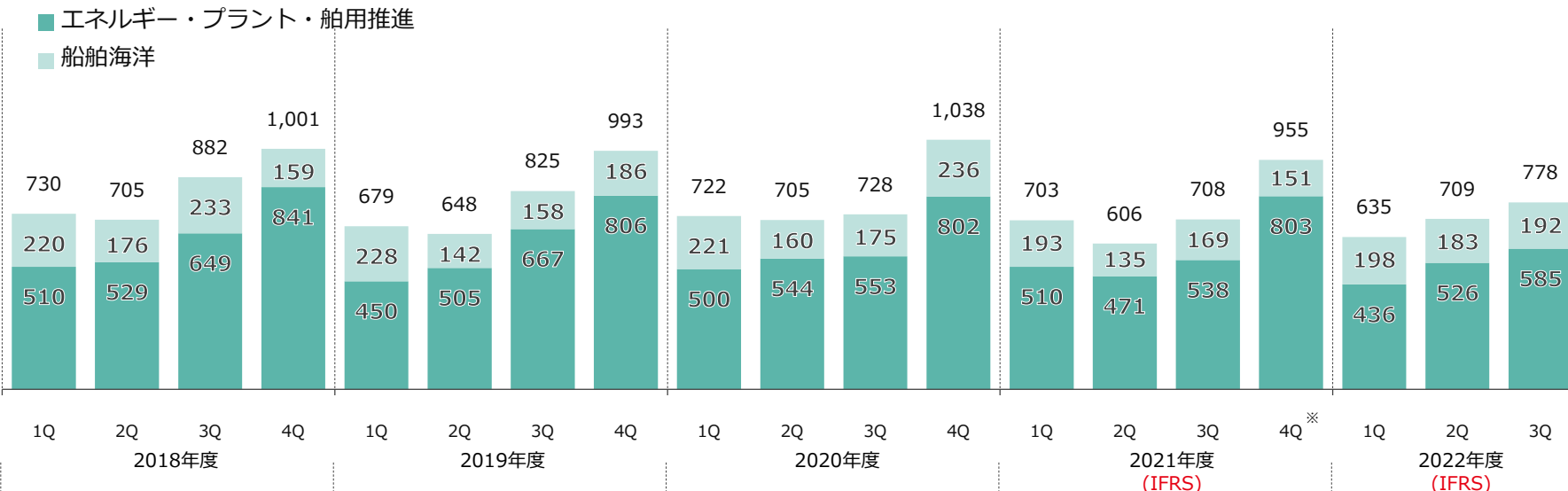


3

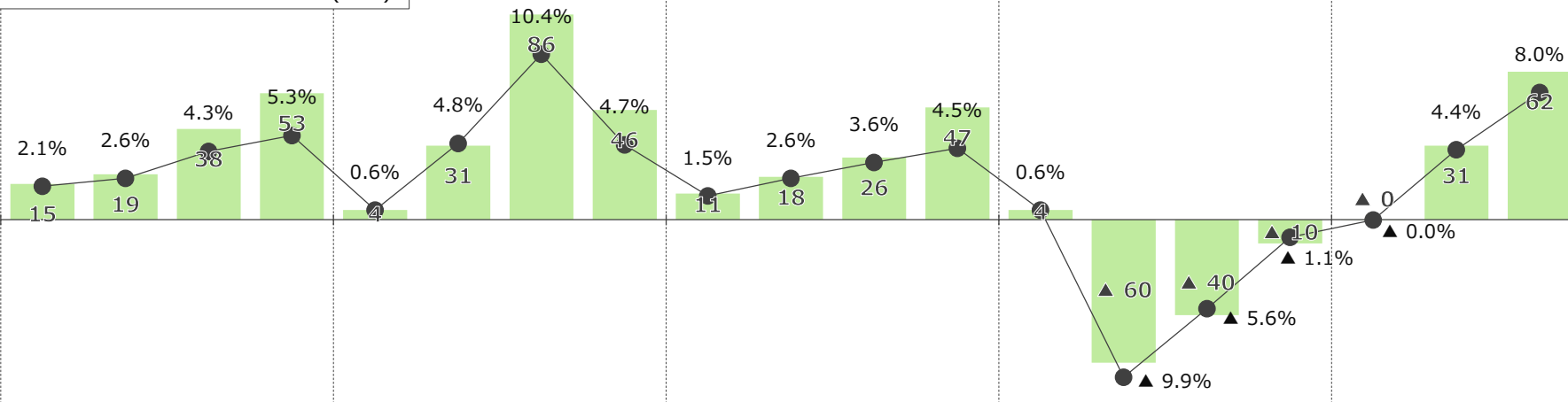
セグメント別詳細情報 - エネルギーソリューション&マリン

四半期別 売上高または売上収益 (億円)

(注) 過年度実績は変更後の報告セグメントに組替えて表示しています



四半期別 営業損益または事業損益 (億円)



* 本項グラフにおける2021年度4Qの数値はIFRSで算出していますが、監査未了の暫定値を掲載しているため、数値は今後変更となる可能性があります。

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・プラント・船用推進

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/アンモニア運搬船に継続的な需要	- 潜水艦は安定的な受注

● セグメント全体

コロナ影響・リスク	カーボンニュートラル
- 需要は回復基調を維持 - 発電設備の稼働に必要な燃料ガスの調達難 - 原材料価格や輸送運賃の高騰、部材入手難の影響による収益の圧迫を懸念	当社が強みとする水素製品をはじめ、脱炭素ソリューションに関する問い合わせや協力要請が増加

重点施策と具体的な取り組み

✓ 低炭素・脱炭素社会の実現に貢献する製品・サービスの提供

事例 (2022年度)

- ▶ 新ごみ処理施設2件をDBO方式※で受注(右図)(老朽化更新需要に対応)
※Design(設計), Build(建設), Operate(運営)
- ▶ 東京二十三区清掃一部事務組合および鹿沼市からごみ処理施設の基幹的設備改良工事を受注(施設の長寿命化と省エネによるCO2削減に貢献)



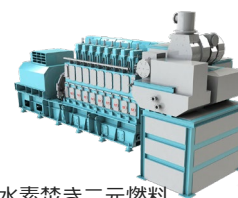
県央県南広域環境組合(長崎県)向け新ごみ処理施設 完成イメージ



宝塚市向け新ごみ処理施設 完成イメージ

✓ 脱炭素エネルギーへのトランジション製品の展開

- ベルギーの石油化学会社からガスタービン改造工事を受注
 - ✓ 稼働中の1.8MW級ガスタービンコージェネレーションシステムを**水素30%混焼**仕様へ改造
 - ✓ 既存システムのメリット(①電力・蒸気の安定供給 ②高効率発電 ③高い環境性能)を維持したまま、水素活用が可能
- **世界初** 16万m³型液化水素運搬船に搭載する水素焚き二元燃料エンジン(発電用)の基本設計承認を日本海事協会から取得





水素焚き二元燃料エンジン(イメージ)


- ✓ 開発中の推進用4ストロークエンジンの長期実証のために、大型液化水素運搬船に搭載。積載する水素の気化ガスを利用し、発電用補機としての耐久試験を実施予定

3 セグメント別詳細情報 – 精密機械・ロボット


2022年度3Q実績（前年同期比）


受注高  中国建設機械市場向け油圧機器が減少したものの、各種ロボットの増加により前年同期並み
+1 億円


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

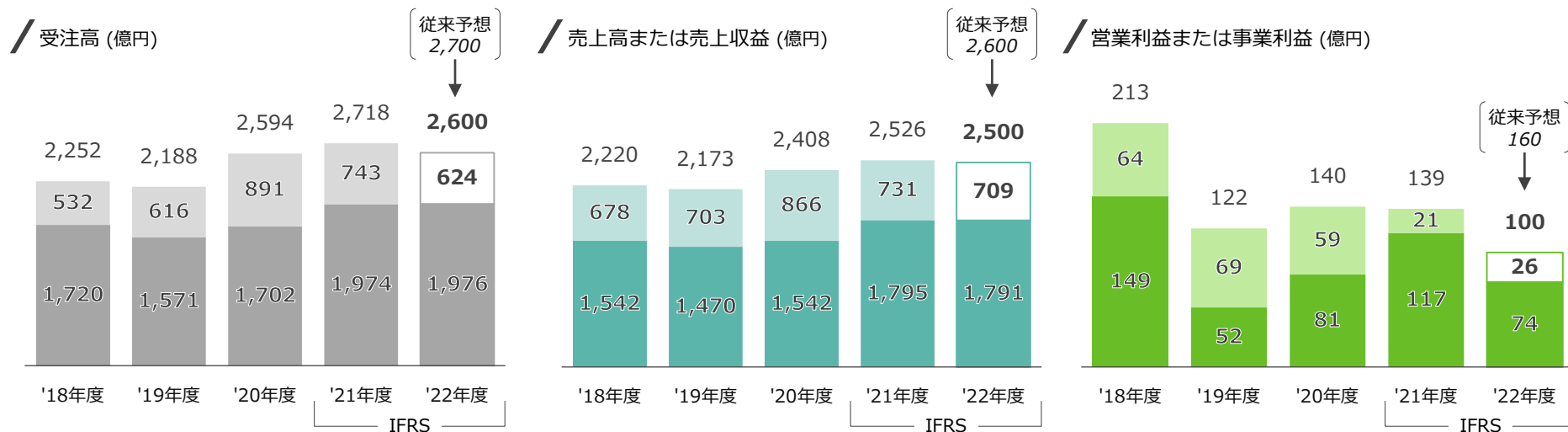
事業利益  電子部品や素材価格の高騰、中国ロックダウンによる操業の一時低下、中国建設機械市場向け油圧機器の減少などにより減益
▲43 億円

2022年度予想（従来予想比）

受注高  中国建設機械市場向け油圧機器の減少や半導体製造装置向けロボットの減少などにより、見通しを引き下げ
▲100 億円

売上収益  同上
▲100 億円

事業利益  減収や資材調達価格の上昇、操業低下の影響などにより、見通しを引き下げ
▲60 億円



(注) グラフは濃色部が3Q累計、淡色部が4Qを表します。なお、21年度通期実績値はIFRSで算出していますが、監査未了の暫定値を掲載しているため、数値は今後変更となる可能性があります

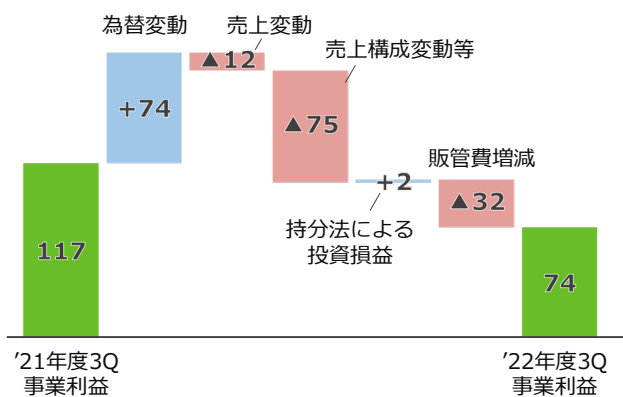
3 セグメント別詳細情報 - 精密機械・ロボット

(単位：億円)

	'21年度	'22年度		'21年度	'22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	1,974	1,976	+ 1	2,718	2,700	2,600	▲ 118	▲ 100	624
うち 油圧機器	1,245	1,181	▲ 63	1,716	1,600	1,550	▲ 166	▲ 50	369
ロボット	729	794	+ 65	1,001	1,100	1,050	+ 49	▲ 50	256
売上収益	1,795	1,791	▲ 3	2,526	2,600	2,500	▲ 26	▲ 100	709
うち 油圧機器	1,190	1,080	▲ 110	1,631	1,550	1,500	▲ 131	▲ 50	420
ロボット	604	711	+ 106	895	1,050	1,000	+ 105	▲ 50	289
事業利益	117	74	▲ 43	139	160	100	▲ 39	▲ 60	26
[利益率]	[6.5%]	[4.1%]	[▲ 2.3pt]	[5.5%]	[6.1%]	[4.0%]	[▲ 1.5pt]	[▲ 2.1pt]	[3.6%]
うち 持分法投資損益	▲ 19	▲ 17	+ 2	▲ 25	▲ 25	▲ 25	-	-	▲ 8

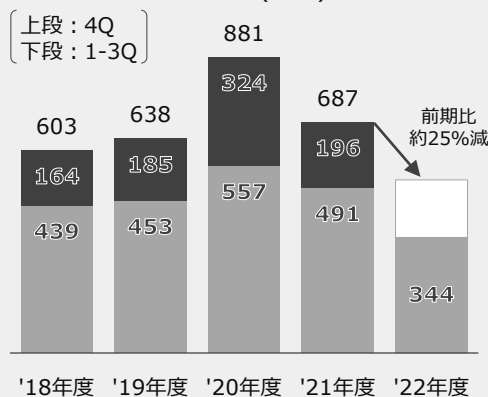
* 21年度通期実績値はIFRSで算出していますが、監査未了の暫定値を掲載しているため、数値は今後変更となる可能性があります

事業利益増減要因 (億円)



補足情報

中国向け油圧機器売上 (億円)



ロボット分野別売上* (単位：億円)

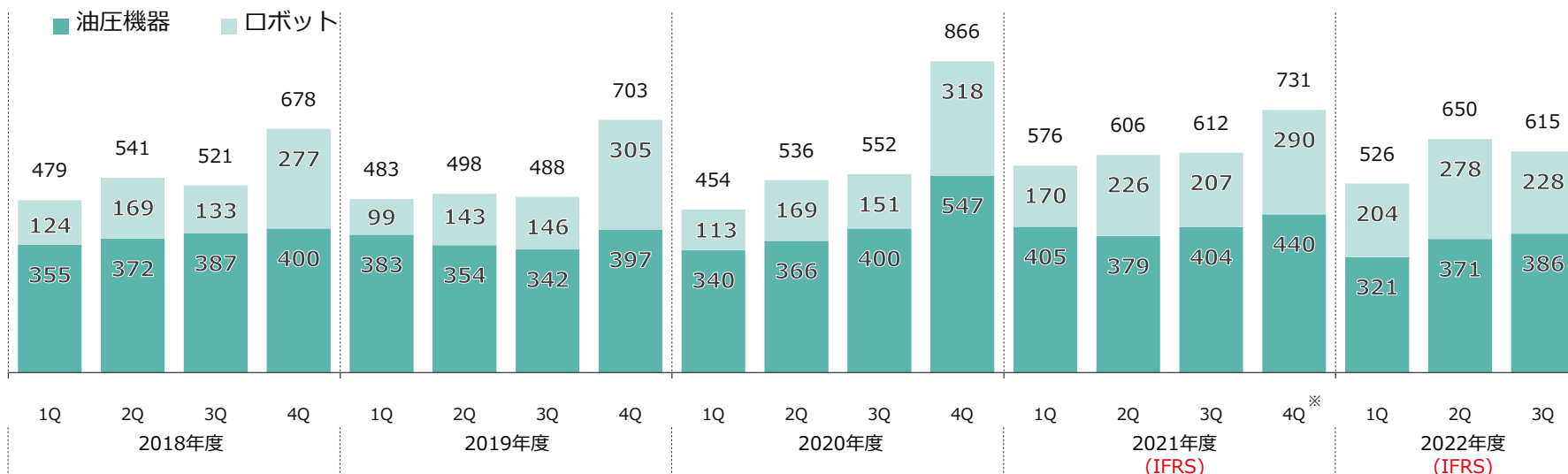
	'21年度	'22年度	増減
車体組立・塗装	230	221	▲ 9
半導体	357	(予) 350	▲ 7
一般産機・その他	257	327	+ 70
	363	(予) 440	+ 77
合計	676	790	+ 114
	1,011	(予) 1,110	+ 99

* 本表数値はセグメント間売上を含む

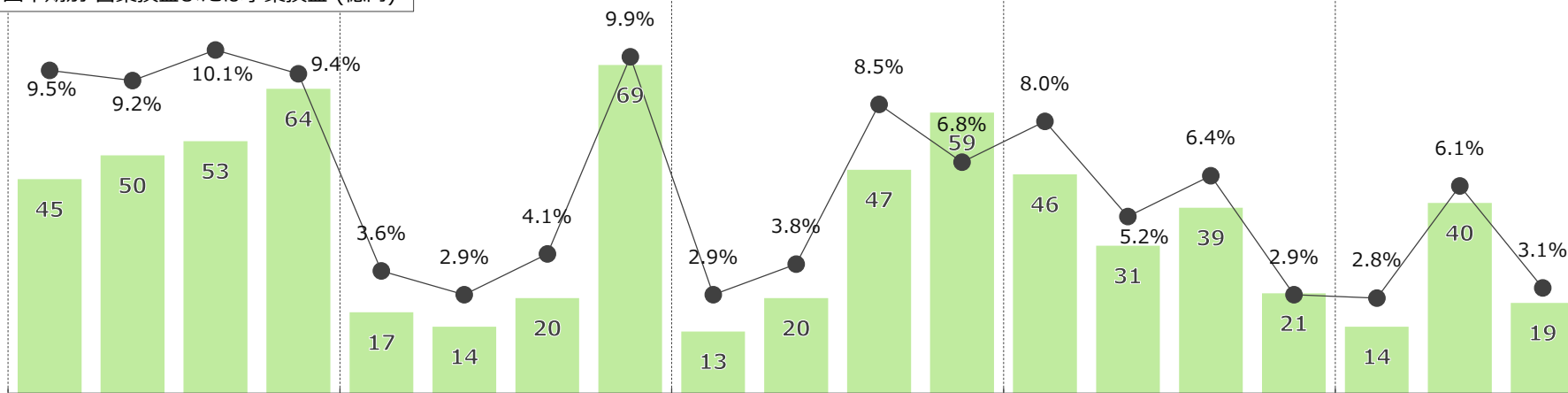
3

セグメント別詳細情報 - 精密機械・ロボット

四半期別 売上高または売上収益 (億円)



四半期別 営業損益または事業損益 (億円)



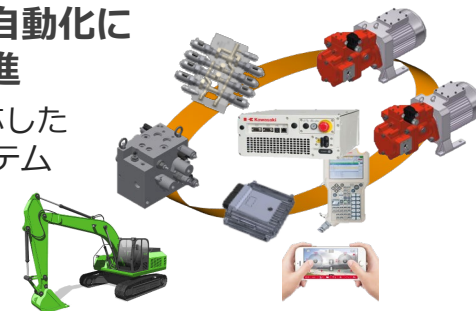
* 本項グラフにおける2021年度4Qの数値はIFRSで算出していますが、監査未了の暫定値を掲載しているため、数値は今後変更となる可能性があります。

事業環境・受注動向

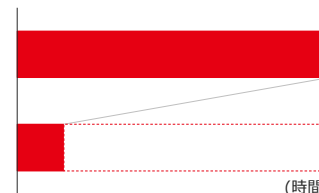
- 油圧機器
 - 中国建設機械市場
ゼロコロナ政策に伴うロックダウン等の影響により需要が低迷
 - 中国以外の地域における建設機械市場
コロナ影響による減少から回復し堅調に推移
 - 建設機械の分野は今後、環境規制を背景とした電動化と、建設現場の熟練労働者不足に起因する自動化・自律化が進む
- ロボット
 - 汎用ロボット
自動化投資の強い需要が継続
 - 半導体製造装置向けロボット
スマートフォン向け半導体など一部需要の落ち着きや、米中経済摩擦の影響に注意が必要
 - サプライチェーン
電子部品等の供給不足や物流混乱などは改善傾向

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
- ✓ 脱炭素社会の実現に向け水素関連製品の開発推進
 - 燃料電池車用高圧水素ガスバルブ・水素供給システム・油圧式水素圧縮機の開発
- ✓ オープンイノベーションの推進
 - 外観検査自動化ニーズへのソリューション
複数の走査型検査カメラメーカーと協力し、当社開発の「高速パルス出力機能」と走査型ラインカメラの組み合わせにより、複雑曲面を持つ製品の外観検査を高速化
動画⇒ <https://kawasakirobotics.com/jp/news/20220824/>



エリアカメラ+
通常ロボット



10倍*程度の
高速化(従来比)

* 使用機材・撮像
条件による



複雑曲面の
外観検査システム

3 セグメント別詳細情報 - パワースポーツ&エンジン

2022年度3Q実績（前年同期比）

売上収益 
+1,042 億円

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

事業利益 
+236 億円

原材料価格や物流費の高騰はあったものの、増収などにより増益

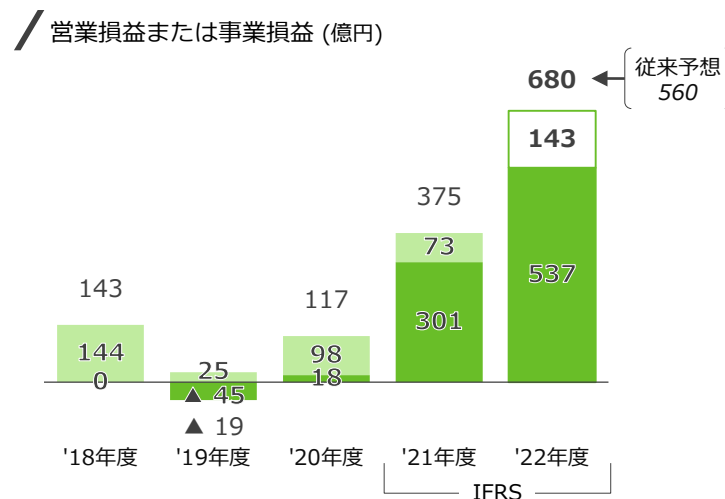
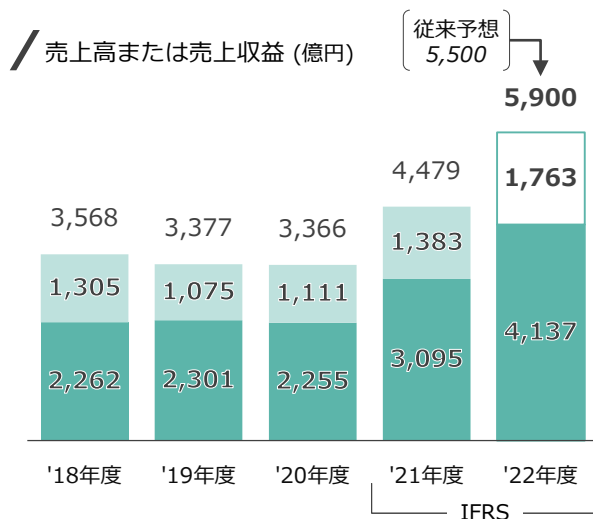
2022年度予想（従来予想比）

売上収益 
+400 億円

為替前提レートの変更はあるものの、北米を中心とした先進国向け二輪車の増加により、見通しを引き上げ

事業利益 
+120 億円

増収やサプライチェーンリスクの低下などにより、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を表します。なお、21年度通期実績値はIFRSで算出していますが、監査未了の暫定値を掲載しているため、数値は今後変更となる可能性があります

(単位：億円)

	'21年度	'22年度		'21年度	'22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
売上収益	3,095	4,137	+ 1,042	4,479	5,500	5,900	+ 1,421	+ 400	1,763
うち 先進国二輪車	1,119	1,395	+ 275	1,699	1,930	2,150	+ 451	+ 220	755
新興国二輪車	728	859	+ 130	1,008	1,110	1,120	+ 112	+ 10	261
四輪車・PWC	751	1,128	+ 376	1,088	1,540	1,620	+ 532	+ 80	492
汎用エンジン	496	754	+ 258	682	920	1,010	+ 328	+ 90	256
事業利益	301	537	+ 236	375	560	680	+ 305	+ 120	143
	[利益率]	[9.7%]	[+ 3.2pt]	[8.3%]	[10.1%]	[11.5%]	[+ 3.1pt]	[+ 1.3pt]	[8.1%]

※ '21年度通期実績値はIFRSで算出していますが、監査未了の暫定値を掲載しているため、数値は今後変更となる可能性があります

補足情報

二輪車国別販売台数（卸売）

先進国（単位：千台）

	'21年度3Q	'22年度3Q	増減
日本	20	20	▲ 0
米国	56	81	+ 25
カナダ	5	8	+ 3
欧州	45	38	▲ 6
豪州	9	8	▲ 0
先進国計	137	157	+ 20

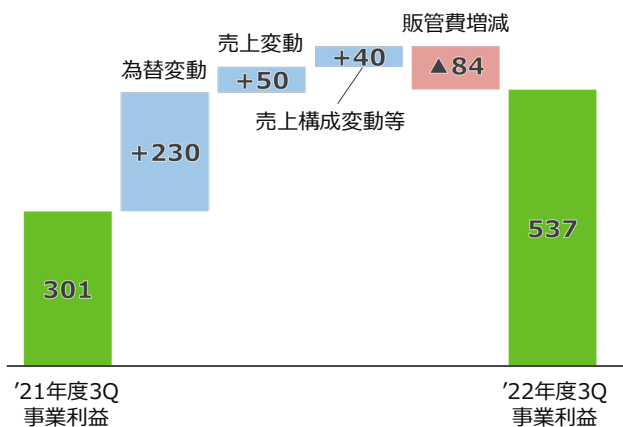
新興国（単位：千台）

	'21年度3Q	'22年度3Q	増減
ブラジル	7	7	▲ 0
タイ	5	2	▲ 3
フィリピン	106	158	+ 52
インドネシア	31	33	+ 1
中国	30	20	▲ 9
その他	13	15	+ 2
新興国計	195	238	+ 42

四輪車・PWCの販売台数（卸売）は、'21年度3Qは55千台、'22年度3Qは61千台

'22年度通期の販売台数計画：先進国二輪 245千台、新興国二輪 320千台、四輪・PWC 90千台

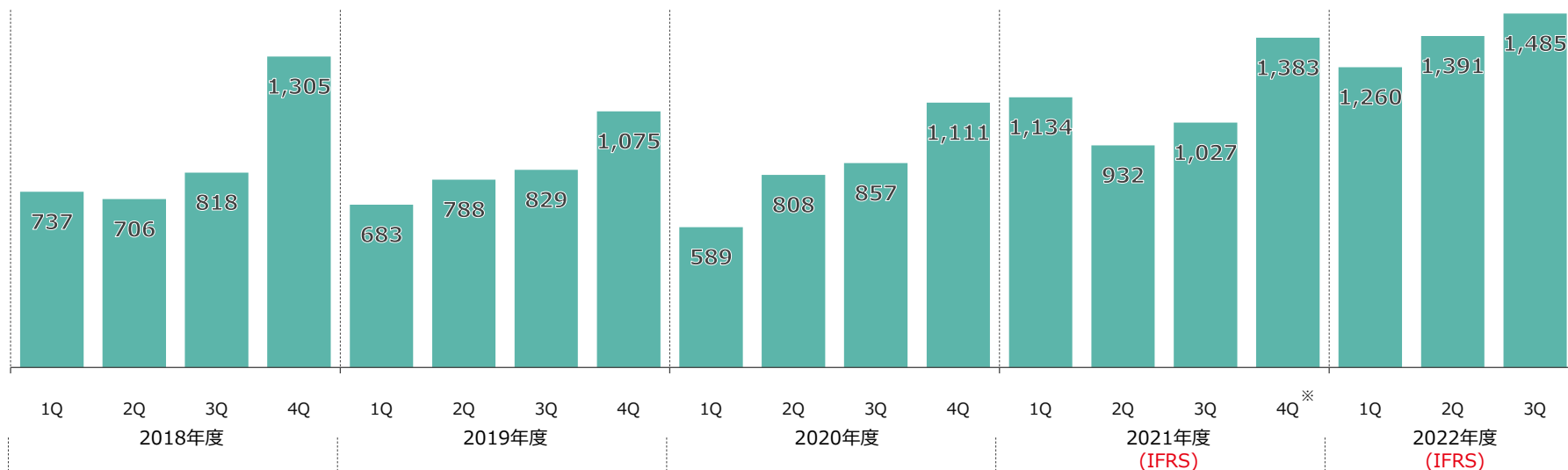
事業利益増減要因（億円）



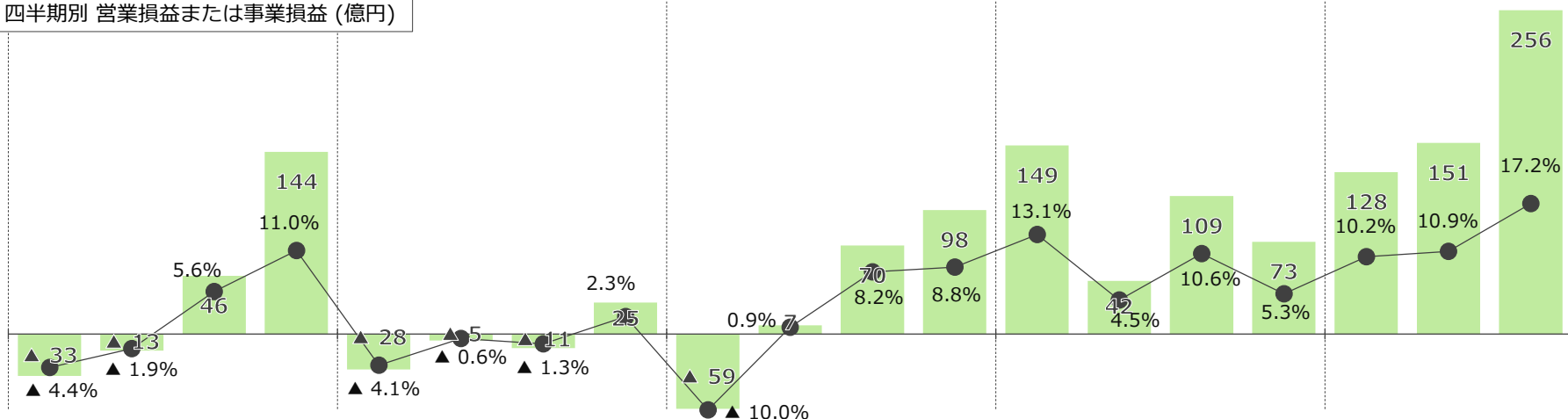
3

セグメント別詳細情報 - パワースポーツ&エンジン

四半期別 売上高または売上収益 (億円)



四半期別 営業損益または事業損益 (億円)



※ 本項グラフにおける2021年度4Qの数値はIFRSで算出していますが、監査未了の暫定値を掲載しているため、数値は今後変更となる可能性があります。

3 セグメント別詳細情報 - パワースポーツ&エンジン

事業環境・受注動向

- 米国・欧州
 - 小売市場はやや減速傾向がみられるも、堅調に推移
- 東南アジア
 - 国毎に差はあるものの、全体としては回復傾向
- サプライチェーン
 - 継続的な半導体や原材料の不足により、製品供給に影響が及んでいるが、物流混乱は改善傾向

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
 - 販売状況に応じて、機動的に生産・販売計画を変更
 - 継続的な新機種投入
- ✓ **四輪ビジネスの拡大、脱炭素・電動化対応**
 - 製品競争力強化に向けた開発投資
 - 米国工場能力増強、メキシコ新工場の稼働開始へ準備を継続
 - 電動・ハイブリッドモデルの開発
 - 事例 カワサキ初の電動およびハイブリッドモーターサイクルをEICMA(ミラノショー)に出展
 - トヨタ、DENSO及び二輪四社による水素エンジンの共同研究を推進
- ✓ **DXを通じた業務改革の推進**
 - デジタル化によるアジャイルな経営の実現
 - デジタル技術活用による開発期間の短縮と効率化
- ✓ **FCFの確保**
 - 将来の投資に向けてFCFの安定確保を目指す



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



米国で販売好調なSxS TERYX KRX4 1000

4 株主還元

配当政策

中長期的な
連結配当性向の基準 **30%**

考慮

1 総合的に勘案

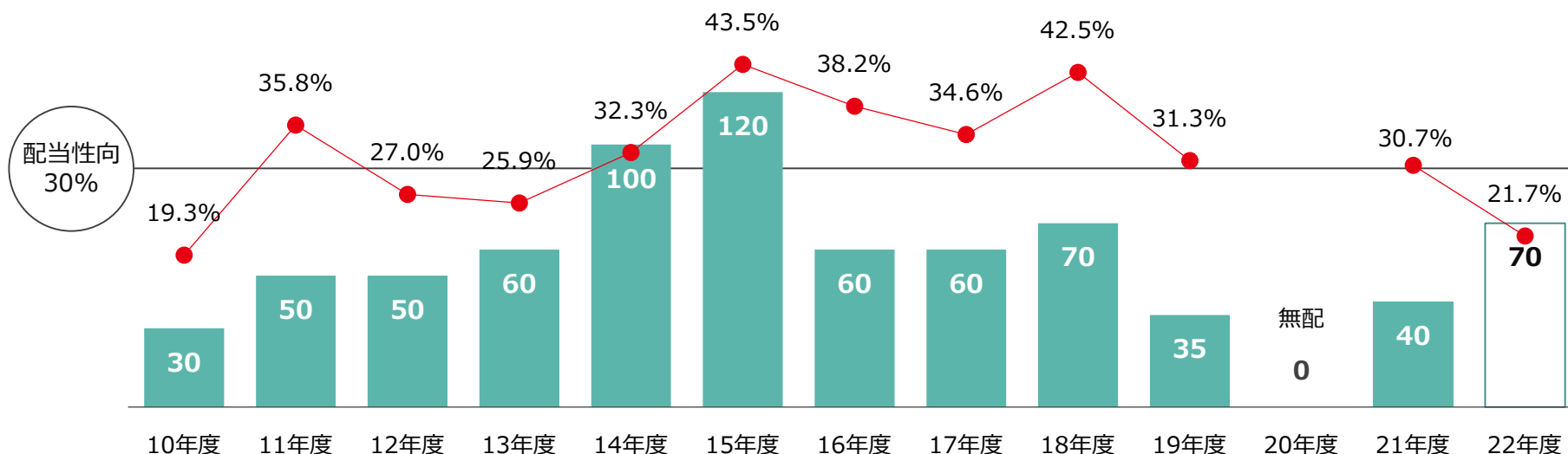
将来の業績見通し
FCFやD/Eレシオ等の
財務状況

2 安定的な配当

2022年度配当

- PS&Eの好調に加えて円安の追い風もあり、親会社の所有者に帰属する当期利益は11月公表から90億円の上方修正（期初予想からは250億円の上方修正）
- 一方で、社会情勢不安や原材料・エネルギー価格および物流費の高止まり、今後の急激な為替変動も懸念される
- また、物価高に対応した賃金改定を検討中

▶ 1株当たり年間配当 **70円**（配当性向21.7%）を据え置くが、通期決算の結果に応じ再検討



4 プロジェクトトピックス

hinotori™ サージカルロボットシステムの事業進捗と今後の展開【再報】

- 2022年10月 消化器外科および婦人科への適応拡大について承認を取得
- 国内でロボット支援下手術が保険適用されている30術式のうち、22術式について保険下での使用が可能に



国内で実施される
ロボット支援下手術の
約**9割**
をカバー

白抜き文字は術式数

11 消化器

8 泌尿器

3 婦人

5 呼吸器

2 耳鼻咽喉

1 心臓

'23年度申請予定

hinotori™の実績

単年度シェア
('22年度上期, 推計)

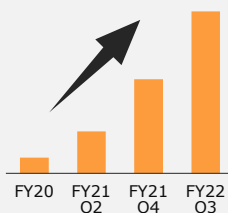
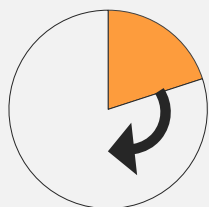
20%+

累計導入施設
('22年12月末)

31

累計症例数
('22年12月末)

900+



グローバル展開の状況

米国

FDA※1プレサブミッションミーティング(事前相談制度)により薬事申請方針を決定
方針に基づいたデータ取得の準備を開始

欧州

MDR(欧州医療機器規則)対応に向け、認証機関との協議開始
欧州トレーニング拠点として、ORSIアカデミー※2への設置に向け協議

アジア・パシフィック

シンガポールを活動拠点とし、順次拡大
2023年度の市場導入に向け、シンガポールの認証機関と協議



関連リリースのURL
https://www.medicaroid.com/release/pdf/20221013-1_ja.pdf



第9回「ものづくり日本大賞」
総理大臣賞 受賞
<https://www.meti.go.jp/press/2022/01/20230110003/20230110003.html>

※1 アメリカ食品医薬品局 (Food and Drug Administration) の略称
※2 欧州2大ロボット手術トレーニングセンターのうちの1つ

4 プロジェクトトピックス

✓ サービスロボット「FORRO」 病院内での配送サービス開始に向けて

- 医療従事者の負担軽減・業務効率化を目指す取り組みとして、21年10月から藤田医科大学病院において実証実験を実施
- 医療従事者に代わり、病院内での検体配送や臨時薬剤配送などをサービスロボット「FORRO」が行う
- 複数のロボットとエレベータなどのインフラ設備との相互連携を実現

Check Point

他社とのオープンイノベーション

SEQSENSE社との協働

SEQSENSE社開発の3D LiDARシステム※と自律走行制御技術を機体に導入することで世界最高峰の自律走行性能を実現

※ 3次元光学式レーダー

今後の予定

ロボットの常時運用の体制を構築した上で、藤田医科大学病院でのトライアルサービス開始に向け準備を進める

2023年度中の本格サービス開始を目指す



エレベータ
相乗り
OK!!

複数台運用
OK!!

セキュリティ
ドア
OK!!

広角視野
360°

十分な収納
スペース
77L

人が押せる
本体重量
65kg

世界最高峰の
自律走行性能

最適な横幅と
強靱な足回り



当社リリースのURL

https://www.khi.co.jp/pressrelease/detail/20221220_1.html

<https://answers.khi.co.jp/ja/connected-society/20220810j-01/>

4 プロジェクトトピックス

✓ カワサキの成長とカーボンニュートラルに向けた製品提供

- 5年連続 (年度ベース) で **国内シェアトップ** (401cc以上)
- 2022年11月 ミラノショーでオートバイタイプEVおよびストロングハイブリッドモーターサイクル(HEV)を公開
 - | EV 近距離通勤用としての活用を想定
 - | HEV 各国の規制に合わせて、都市部では静粛なEV走行、市外・高速道路での走行時にはエンジンに切り替えることを想定

国内販売台数
(401cc以上)

63108台 (5年間) **No.1**



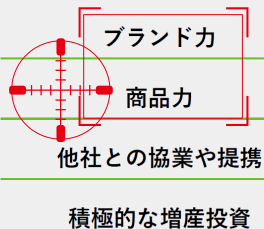
関連リリースのURL

https://www.khi.co.jp/pressrelease/detail/20221109_1.html
https://www.khi.co.jp/ir/library/other_presen_211006.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



2 カーボンニュートラルの実現へ

1 電動化の推進

モーターサイクル

- 2035年までに先進国向け主要機種を電動化 (BEV/HEV) を完了
- 2025年までに10機種以上導入予定



オフロード四輪車

- BEV・HEV四輪車の開発
- 2025年までに5機種導入



BEV: Battery Electric Vehicle / HEV: Hybrid Electric Vehicle



日本メーカー初

オートバイタイプEV
2023年に2機種導入

業界初

ストロングハイブリッド
2024年に導入

水素二輪※
2030年代前半導入予定



※ この製品 (コンセプトモデル/技術) については、川崎重工、カワサキモーターズ、スズキ、トヨタ、デンソー、ホンダ、ヤマハ発動機による水素内燃機関研究会での共同研究成果を用いたものです

4 プロジェクトトピックス

✓ 欧州の分散型発電市場で水素ガスタービンの普及と高シェア獲得を目指す

- REPowerEU (右参照) が策定されるなど、脱化石燃料の機運がますます高まっている欧州において、当社のビジネスチャンスが拡大
- 再生可能エネルギー (特に太陽光や風力由来) は天候に左右されやすく、安定供給が難しいため、変動追従に優れた**調整電源**が必要

REPowerEU とは？

2022年5月に欧州委員会がロシア産化石燃料依存からの脱却を目指して策定したエネルギー転換計画のこと

注目点

- ✓ 2030年における欧州の水素需要は2千万トン/年
- ✓ エネルギーミックスに占める再生可能エネルギー割合を、現在の20%程度※1から、2030年には45%以上に引き上げる

※1 European Environmental Agencyによる推定では22%(対象期間:2021年)

A

中小型の水素ガスタービンによる分散型発電

Point 1 市街地で実証済み

市街地における**100%水素発電**による熱と電力の供給を、**世界で初めて実現**※2し、現在も稼働中

※2 2018年4月



水素発電実証施設 (神戸)

Point 2 既に引き合い多数

欧州を含め、世界中から引き合いが到来※3しており、名実ともに**トップランナー**として認知されている

※3 ベルギー-Chevron社から受注済み(P.26参照)



当社と共同実証を進める独RWE社から寄せられたメッセージ動画

メッセージ動画はこちら

Point 3 充実のラインナップ

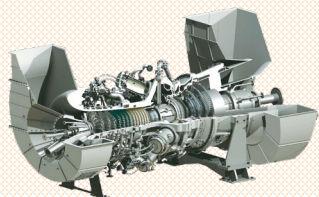
~30MWクラスの**全ての機種で水素30%混焼が可能**※4。

また、2030年までに全機種で水素100%燃焼に対応予定

※4 5MWクラス「M5A」の対応が2024年までに完了予定

Point 4 ノズル換装で水素対応

当社製既存設備であれば燃焼ノズルの換装だけで水素に対応。ワンタッチで脱炭素化を実現



ガスタービン「L30A」

2030年までに欧州で複数基の受注を目指す

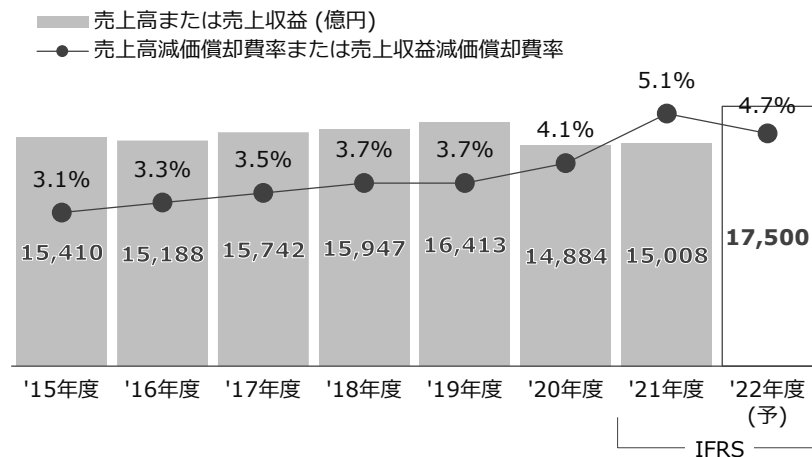
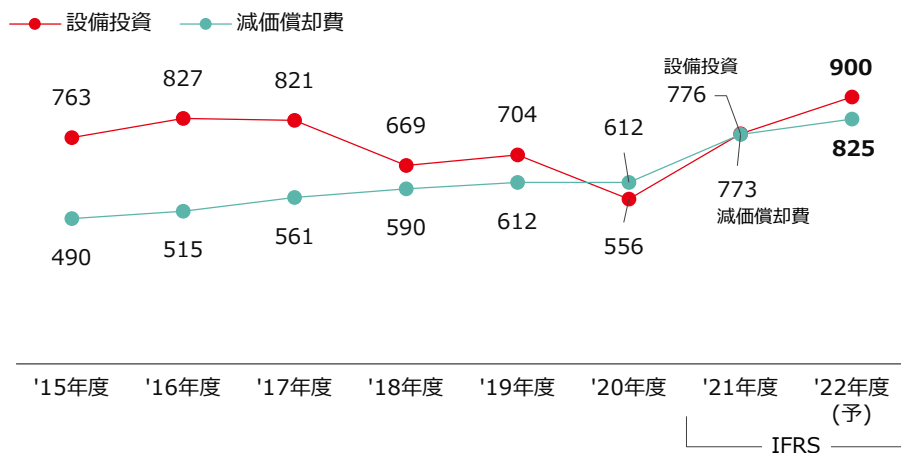


関連資料等のURL

https://www.khi.co.jp/ir/library/other_presen_221212.html

(単位：億円、名)

	'21年度	'22年度		'21年度	'22年度	
	3Q実績	3Q実績	前年同期比		通期	予想
設備投資	484	613	+ 128	776	900	+ 124
減価償却費	568	558	▲ 10	773	825	+ 52
研究開発費	312	338	+ 26	457	515	+ 58
従業員数(期末)				36,691	38,300	+ 1,609
うち国内				26,901	27,400	+ 499
うち海外				9,790	10,900	+ 1,110

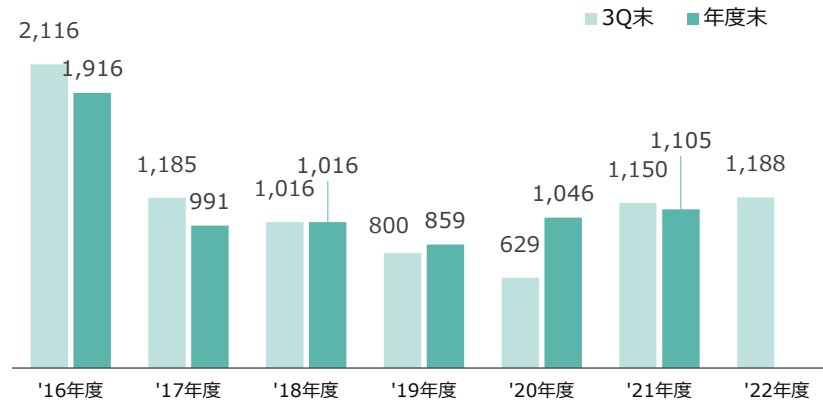


4 参考情報 - その他

● 受注残高 (億円)

	'21年度3Q末	'22年度3Q末	
	実績	実績	増減
航空宇宙システム	4,869	6,005	+ 1,135
車両	3,964	5,902	+ 1,937
工機・ソリューション&マリソ	5,258	5,966	+ 708
精密機械・ロボット	871	1,068	+ 196
パワー・スポーツ&エンジン	-	-	-
その他	310	358	+ 47
合計	15,275	19,301	+ 4,026

● 船舶海洋 受注残高の推移 (億円)



● 地域別売上収益 (億円)

	'21年度3Q	'22年度3Q	
	実績	実績	増減
日本	4,539	4,670	+ 130
米国	2,436	3,466	+ 1,029
欧州	857	1,018	+ 161
アジア	2,006	1,977	▲ 28
その他	545	829	+ 283
合計	10,386	11,963	+ 1,576

※ 売上収益は顧客の所在地を基礎とし、国又は地域に分類しています

● 船種別受注実績および完工年度 (隻)

	受注 '22年度 3Q 実績	完工年度				受注残
		'22年度 3Q 実績	'22年度 4Q	'23年度	'24年度	
			予定			
LPG運搬船	4	2	2	4	5	11
潜水艦			1		1	2
その他						
合計	※1 4	※2 2	3	4	6	※3 13

※1 '22年度3Q受注隻数の総トン数：201,600GT

※2 '22年度3Q完工隻数の総トン数：101,400GT

※3 受注残隻数の総トン数：555,000GT (潜水艦の排水トン数はGTに含まない)

● セグメント別損益影響外貨量 (億USD)

	'21年度	'22年度	
	3Q実績	3Q実績	4Q予想
航空宇宙システム	2.3	3.9	2.7
車両	0.5	0.5	▲ 0.1
IT・ネットワーク&マシン	2.0	1.9	0.8
精密機械・モット	1.7	1.8	0.6
パワー・スポーツ&エンジン	4.5	5.9	2.2
合計	11.0	14.0	6.2

※ 為替レートが1円変動することによる事業利益への概算影響額

● 売上加重平均レート (EUR/JPY)

'20年度実績	124.61
'21年度実績	130.47
'22年度3Q実績	140.92
'22年度4Q予想	135.00

● 損益影響外貨量 (億EUR)

'20年度実績	3.2
'21年度実績	4.4
'22年度3Q実績	3.9
'22年度4Q予想	2.2

※ 為替レートが1円変動することによる事業利益への概算影響額

(ご参考)

IFRS適用に伴う損益計算書上の主要な変化点

日本会計基準	IFRS
売上高	売上収益
売上原価	売上原価
売上総利益	売上総利益
販売費及び一般管理費	販売費及び一般管理費
営業利益	持分法による投資損益
営業外損益	その他の収益・費用
為替差損益	事業利益
金融収益・費用	金融収益・費用
持分法による投資損益	税前当期利益
その他の損益	
経常利益	
特別損益	
減損損失	
その他の損益	
税金等調整前当期純利益	

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”