

2025年度第2四半期決算説明資料

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

2025年11月11日

川崎重工業株式会社



 **Kawasaki**
Powering your potential

0 決算・業績見通しハイライト

2025年度第2四半期決算実績

- ✓ 売上収益は9,962億円（前年同期比+1,120億円）と過去最高を記録
- ✓ 事業利益は円高や関税コストの上昇等により**357**億円（前年同期比▲120億円）、通期予想に対し進捗率25%（前年度は33%）

2025年度業績見通し

- ✓ 売上収益は前回公表から上方修正し、23,400億円と過去最高を更新する見通し
- ✓ **事業利益は**関税等の影響により、**前回公表値1,450億円**（過去最高）から変更なし
- ✓ 事業利益は、特に航空宇宙システムにおいて以下の要因により例年にも増して下期偏重を見込む
 - 1 下期に売上が偏る防衛省向けの売上構成比の上昇
 - 2 民間航空エンジンの整備台数増加に伴うアフターセールス比率の上昇

0 目 次

1

2025年度第2四半期決算実績

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

2

2025年度業績予想

サマリー	16
事業損益増減要因	17
セグメント別	18

3

セグメント別詳細情報

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

4

株主還元、その他

株主還元	42
プロジェクトピックス	43
参考資料	46

ご注意

本資料のうち、業務見通し等に記載されている将来の数値は、現時点で把握可能な情報に基づき当社が判断した見通しであり、リスクや不確実性を含んでおります。従いまして、これらの業績見通しのみに依拠して投資判断を下すことはお控え下さるようお願い致します。実際の業績は、外部環境および内部環境の変化によるさまざまな重要な要素により、これらの見通しとは大きく異なる結果となり得ることを御承知おき下さい。実際の業績に影響を与える重要な要素には、当社の事業領域をとりまく経済情勢、対米ドルをはじめとする円の為替レート、税制や諸制度などがあります。なお、当社は2022年度第1四半期よりIFRS（国際財務報告基準）を適用しています。

1

2025年度第2四半期決算実績

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

1 2025年度2Q決算実績 – サマリー

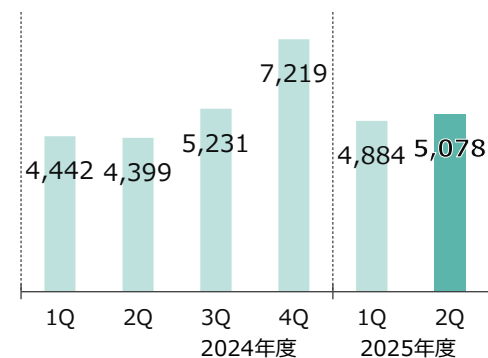
- ✓ 事業利益は前年同期比で為替レートが円高で推移した影響等により減益
- ✓ 税前利益・純利益は期末の円安進行に伴う為替差益計上等により増益

		(単位：億円)			
	'24年度2Q	'25年度2Q		前年同期比	増減
		4～6月期	7～9月期		
受注高	8,953	4,463	5,691	10,154	+ 1,201
売上収益	8,841	4,884	5,078	9,962	+ 1,120
事業利益	477	205	151	357	▲ 120
[利益率]	[5.4%]	[4.2%]	[3.0%]	[3.6%]	[▲ 1.8pt]
税引前四半期利益	237	168	185	353	+ 116
[利益率]	[2.7%]	[3.4%]	[3.7%]	[3.6%]	[+ 0.8pt]
親会社の所有者に帰属する 四半期利益	136	42	178	220	+ 84
[利益率]	[1.5%]	[0.9%]	[3.5%]	[2.2%]	[+ 0.6pt]
売上加重平均レート(USD/JPY) ^{※1}	151.44	143.79	146.37	145.12	▲ 6.32
損益影響外貨量(億USD) ^{※2}	10.3	5.2	6.2	11.4	+ 1.1

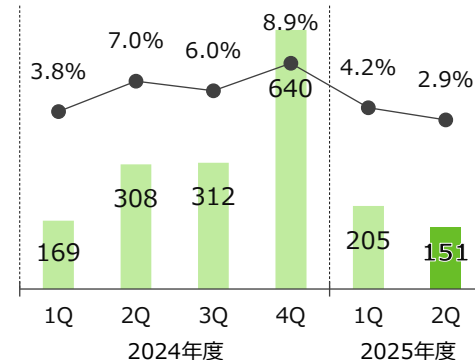
※1 PW1100G-JMエンジンの運航上の重要な問題に係る損失の影響を除く

※2 為替変動に伴い事業利益に影響を与える外貨量であり、川崎重工業、川崎車両、カワサキモータースのドル建売上からドル建仕入を控除して算出（損失引当済み案件の外貨建売上を含む。但し、PW1100G-JMエンジンの運航上の重要な問題に係る外貨建返金負債残高を含まない）。当該数値のセグメント別内訳はP.51を参照

／ 四半期別 売上収益 (億円)



／ 四半期別 事業利益 (億円), 利益率



- ✓ ES&Mはエネルギー事業や船舶海洋事業など各分野で好調が継続し増収・増益 ①
- ✓ 航空宇宙システムは民間航空エンジン（新造）の台数増やMRO投資等により減益 ②
- ✓ PS&Eは増収を達成する一方、関税コストや販売促進費の増加等により減益 ③

(単位：億円)

	受注高			売上収益			事業損益		
	'24年度2Q	'25年度2Q	増減	'24年度2Q	'25年度2Q	増減	'24年度2Q	'25年度2Q	増減
航空宇宙システム	2,099	2,851	+ 751	2,341	2,425	+ 84	253	101	▲ 152
車両	278	277	▲ 0	870	1,193	+ 323	16	49	+ 33
エネルギーソリューション&マリナ	2,110	2,375	+ 264	1,599	1,873	+ 273	120	199	+ 78
精密機械・ロボット	1,246	1,262	+ 16	1,094	1,170	+ 75	19	42	+ 23
パワースポーツ&エンジン	2,533	2,927	+ 394	2,533	2,927	+ 394	149	48	▲ 100
その他	684	459	▲ 225	401	371	▲ 29	16	17	+ 1
調整額※	-	-	-	-	-	-	▲ 98	▲ 101	▲ 3
合計	8,953	10,154	+ 1,201	8,841	9,962	+ 1,120	477	357	▲ 120

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

(単位：億円)

	'24年度2Q	百分率	'25年度2Q	百分率	増減
売上収益	8,841	100.0	9,962	100.0	+ 1,120
売上原価	6,975	78.9	8,149	81.8	+ 1,173
売上総利益	1,866	21.1	1,813	18.2	▲ 53
販売費および一般管理費	1,471	16.6	1,549	15.6	+ 78
うち 給料および手当	398		429		+ 30
研究開発費	261		272		+ 11
その他	810		846		+ 35
持分法による投資利益	85		114		+ 29
その他の収益および費用(▲は損)	▲ 3		▲ 21		▲ 18
うち 固定資産売却益	10		0		▲ 9
その他	▲ 13		▲ 22		▲ 8
事業利益	477	5.4	357	3.6	▲ 120

要因説明

- ① 販管費は売上成長に伴い増加も、販管費率は低下

(単位：億円)

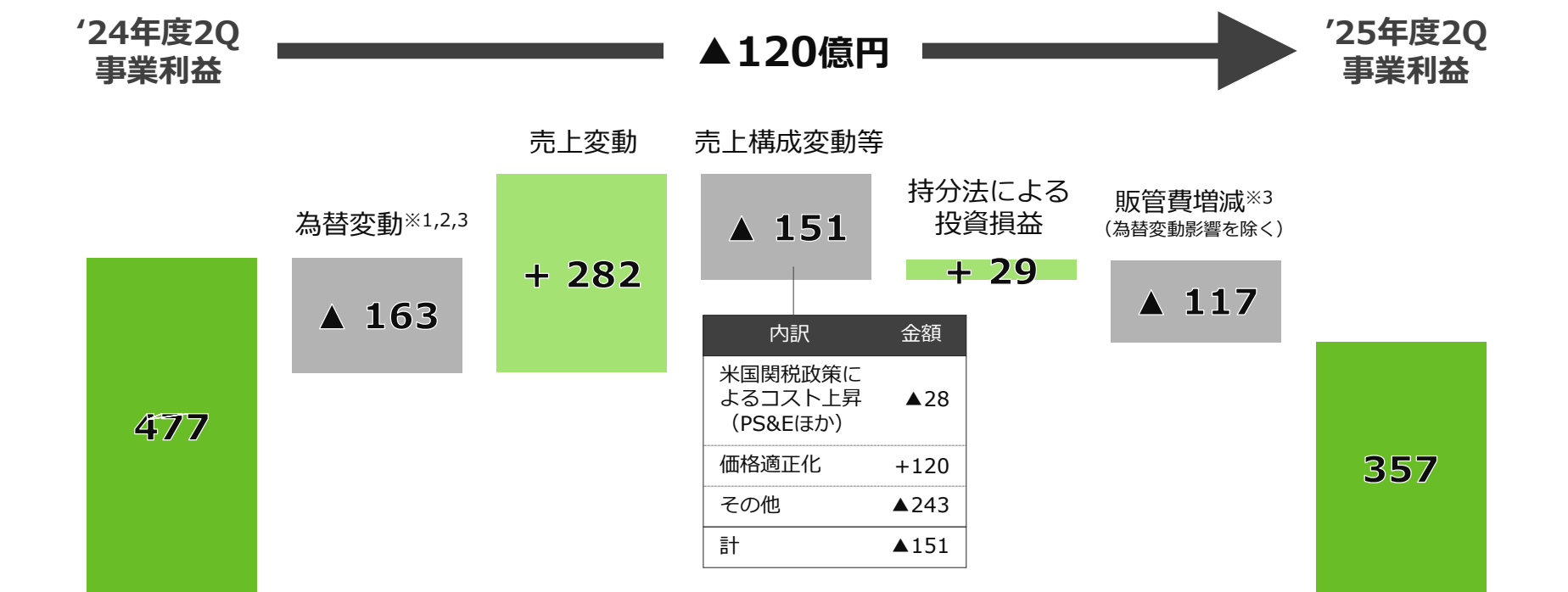
	'24年度2Q 百分率	'25年度2Q 百分率	増減
金融収益および費用(▲は損)	▲ 240	▲ 3	+ 236
うち 金融収支(受取配当金含む)	▲ 49	▲ 54	▲ 5
為替差損益	▲ 157	② 76	+ 233
その他	▲ 33	▲ 24	+ 8
税引前四半期利益	237 2.7	353 3.6	+ 116
法人所得税費用	88	107	+ 18
非支配持分に帰属する四半期利益	12	25	③ + 13
親会社の所有者に帰属する四半期利益	136 1.6	220 2.2	+ 84

要因説明

- ② USD/JPYのレート差
'24年度期末日レート
149.53円
'25年度2Q末日レート
148.89円
'25年度2Q
売上加重平均レート
145.12円
外貨建債権の換算評価益
が発生
- ③ '25年4月 PS&Eの事業会社であるカワサキモータース(株)の株式20%を伊藤忠商事(株)に譲渡したことに伴い、非支配持分が増加

2025年度2Q決算実績 – 事業損益増減要因

- ✓ 売上変動ではPS&Eが販売台数増により大きく寄与
- ✓ 売上構成変動等ではES&Mの採算性向上が顕著も、PS&Eや航空宇宙システムで悪化



※1 USDやEURを含む複数種類の通貨の変動に伴う事業利益への直接的な影響額を示していますが、間接的な影響額（物価変動影響など）は「売上構成変動等」および「販管費増減」に含まれています

※2 PW1100G-JMエンジンの運航上の重要な問題に係る外貨建返金負債残高の為替変動に伴う評価替え影響（ $\Delta 28$ 億円）を含む

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

2025年度2Q決算実績 – 事業損益増減要因

(単位：億円)

	'24年度2Q 事業利益	増減要因					増減 計	'25年度2Q 事業利益
		為替変動※1	売上変動※1	売上構成 変動等※1	持分法による 投資損益	販管費※3 (▲は増加)		
航空宇宙システム	253	※2 ▲ 68	36	▲ 79		▲ 41	▲ 152	101
車両	16	▲ 11	39	7	0	▲ 2	33	49
I補助・リレーション&マリン	120	4	50	53	21	▲ 50	78	199
精密機械・ロボット	19	▲ 9	16	17	8	▲ 9	23	42
パワー・スプローツ&エンジン	149	▲ 79	147	▲ 172	▲ 0	4	▲ 100	48
その他	16	0	▲ 6	18	▲ 0	▲ 11	1	17
調整額	▲ 98			7	▲ 0	▲ 10	▲ 3	▲ 101
合計	477	▲ 163	282	▲ 151	29	▲ 117	▲ 120	357

※1 増減要因のうち、為替変動、売上変動および売上構成変動等は、当社が一定の基準を定めて算出した概算値です。

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

※2 PW1100G-JMエンジンの運航上の重要な問題に係る外貨建返金負債残高の為替変動に伴う評価替え影響 (▲28億円) を含む

※3 為替変動影響を除く

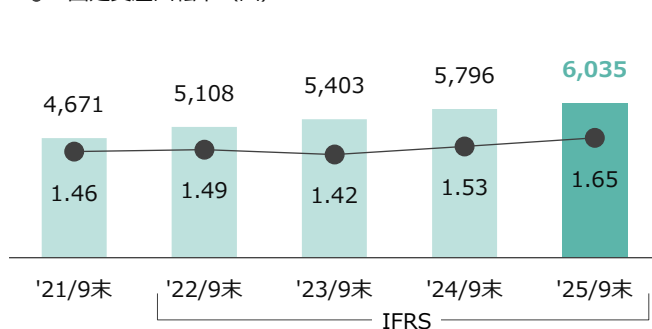
(単位：億円)

	'24年度末	百分率	'25年度 2Q末	百分率	増減
現金および現金同等物	1,327		642		▲ 685
売掛債権（契約資産を含む）	8,888		8,276		① ▲ 611
棚卸資産	7,754		8,513		② + 758
その他	2,268		2,902		③ + 633
流動資産 計	20,239	67.1	20,335	66.2	+ 96
有形・無形固定資産	5,915		6,035		+ 119
使用権資産	586		669		+ 82
繰延税金資産	1,287		1,267		▲ 19
その他	2,140		2,400		+ 260
非流動資産 計	9,930	32.9	10,373	33.8	+ 442
資産合計	30,169	100.0	30,708	100.0	+ 539

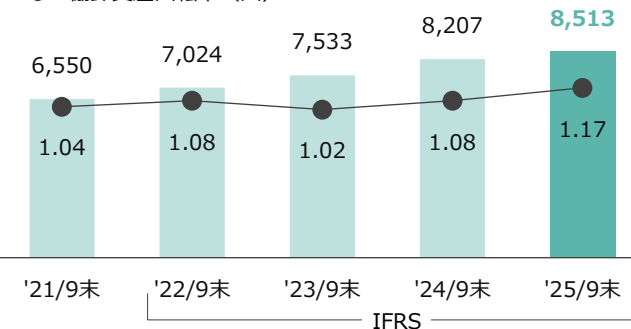
要因説明

- ① PS&Eやプラント事業、エネルギー・船用推進事業等で減少
- ② PS&Eや航空宇宙システム等で増加
- ③ 航空宇宙事業における前渡金の増加等

有形・無形固定資産（億円）
● 固定資産回転率（回）



棚卸資産（億円）
● 棚卸資産回転率（回）



2025年度2Q決算実績 – 財政状態計算書

(単位：億円)

	'24年度末	百分率	'25年度 2Q末	百分率	増減
買掛債務	5,121		5,067		▲ 53
有利子負債	6,925		7,103		+ 178
契約負債（前受金）	3,635		3,872		+ 237
受注工事損失引当金	51		56		+ 5
退職給付に係る負債	671		691		+ 20
その他	6,515		5,678		④ ▲ 836
負債 計	22,918	76.0	22,470	73.2	▲ 448
親会社の所有者に帰属する持分	7,029		7,617		+ 588
非支配持分	221		620		⑤ + 398
資本 計	7,250	24.0	8,238	26.8	+ 987
負債および資本合計	30,169	100.0	30,708	100.0	+ 539

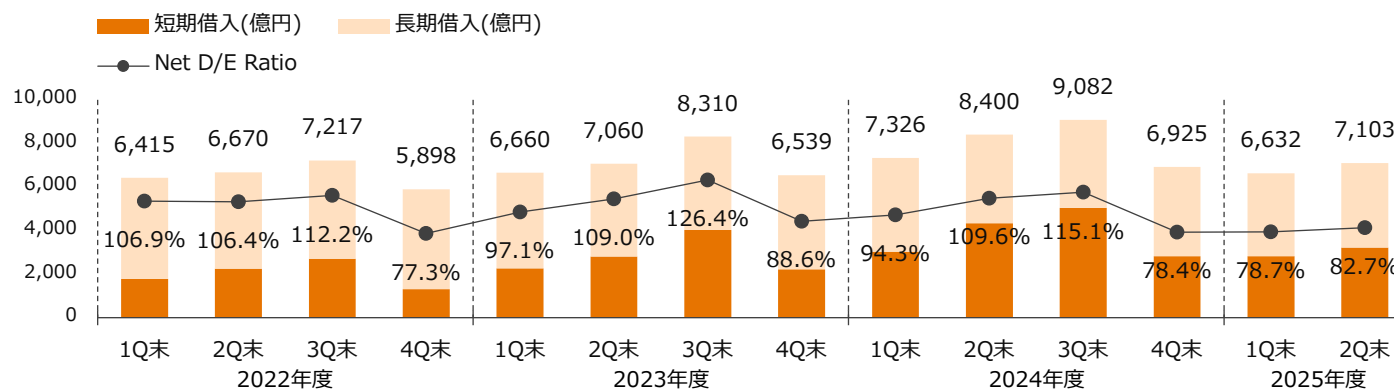
要因説明

- ④ 航空宇宙事業における債権流動化に伴う債務の減少等
- ⑤ PS&Eの事業会社である力ワサキモータース(株)の株式20%を伊藤忠商事(株)に譲渡したことによる増加

補足情報

Cash Conversion Cycle
の推移（単位：日）

	CCC
'21年度2Q末	158
'22年度2Q末	154
'23年度2Q末	154
'24年度2Q末	164
'25年度2Q末	155



(単位：億円)

	'24年度2Q	'25年度2Q	増減
税引前四半期利益	237	353	+ 116
減価償却費	428	502	+ 73
運転資本構成項目の増減額	▲ 736	▲ 188	+ 548
うち 売上債権 ^{※1} の増減額(▲は増加)	850	643	▲ 206
棚卸資産の増減額(▲は増加)	▲ 1,194	▲ 707	+ 487
仕入債務の増減額(▲は減少)	▲ 143	▲ 59	+ 83
前渡金の増減額(▲は増加)	▲ 497	▲ 303	+ 193
契約負債 ^{※2} の増減額(▲は減少)	249	238	▲ 10
その他	▲ 298	▲ 928	▲ 629
営業活動によるキャッシュ・フロー	▲ 369	▲ 260	① + 108
有形・無形固定資産の取得による支出	▲ 494	▲ 527	▲ 33
有形・無形固定資産の売却による収入	19	11	▲ 7
その他	▲ 22	▲ 180	▲ 158
投資活動によるキャッシュ・フロー	▲ 497	▲ 696	▲ 198
フリー・キャッシュ・フロー	▲ 867	▲ 956	▲ 89
借入金および社債の純増減額(▲は減少)	1,901	53	② ▲ 1,848
配当金の支払額(非支配株主への支払を除く)	▲ 50	▲ 133	▲ 83
債権流動化による収入および返済による支出	▲ 435	▲ 321	+ 113
その他	▲ 176	674	② + 850
財務活動によるキャッシュ・フロー	1,238	271	▲ 967

※1,2 売上債権には契約資産を含む。契約負債の旧科目名は前受金

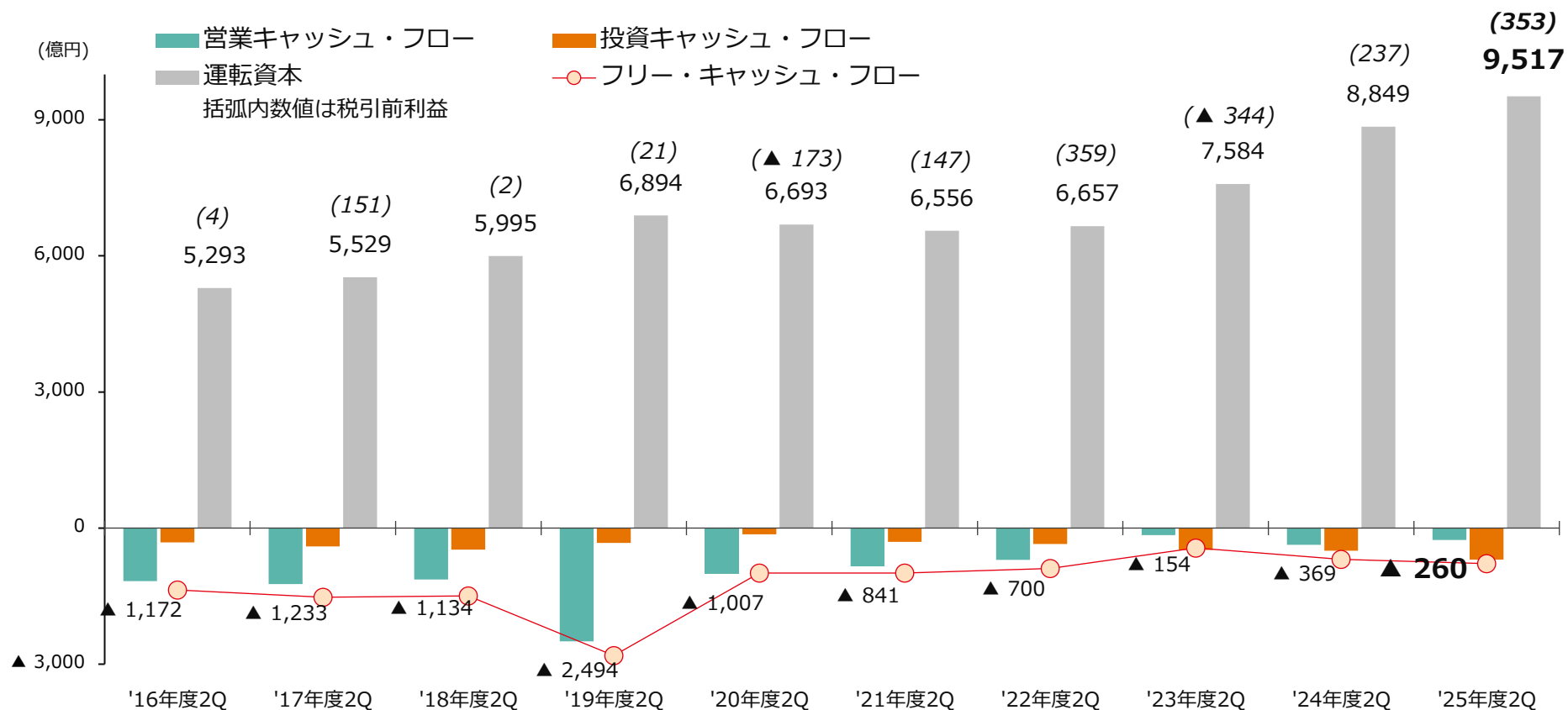
要因説明

① '24年度2Q :
PS&Eやエネルギー事業で売上債権の回収が進んだものの、PS&Eや航空宇宙システムで棚卸資産の増加があり、運転資本構成項目で資金流出

'25年度2Q :
PS&Eやエネルギー事業で売上債権の回収が進んだものの、航空宇宙システムやPS&Eでの棚卸資産の増加に加え、法人所得税等の支払増加等があり、営業CFでは資金流出

② 25年度1QにPS&Eの事業会社であるカワサキモータース(株)の株式20%を伊藤忠商事(株)に譲渡した対価800億円の一部を有利子負債返済に充当

- 過去3年間で運転資本が大きく増加するも、徐々にキャッシュへの貢献が顕在化
- 25年度2Qの営業CFは小幅な赤字も、改善傾向は変わらず



※ 運転資本 = 売掛債権 + 棚卸資産 + 前渡金 - 買掛債務 - 契約負債 (前受金)

2

2025年度業績予想

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

2 2025年度業績予想 - サマリー

- ✓ 通期の利益予想は期初公表値（および8月公表値）から据え置き
- ✓ 利益は例年にも増して下期に偏重（主に航空宇宙システムの上下損益バランスが影響）

（単位：億円）

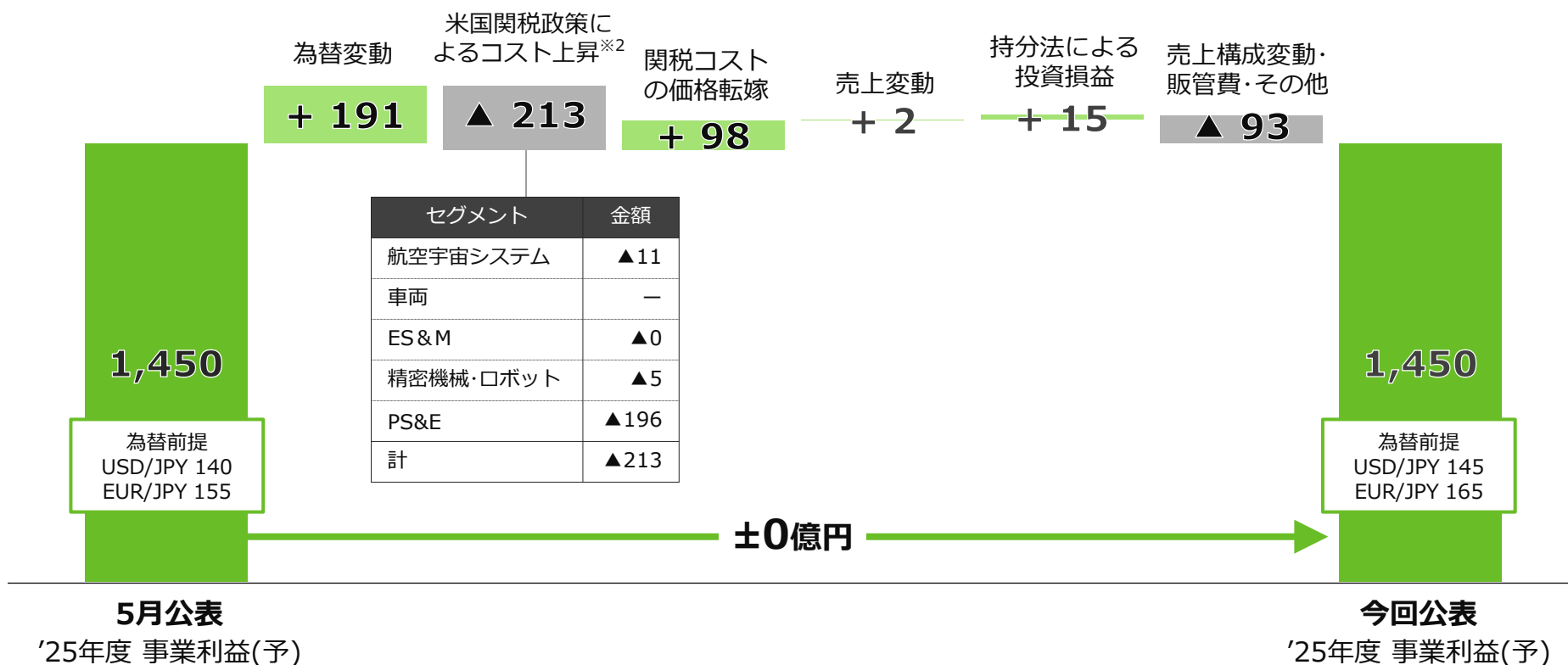
	'24年度 実績	'25年度予想および進捗状況					
		従来予想	修正予想	前期比	従来予想比	2Q実績	3-4Q予想
受注高	26,307	22,300	25,300	▲ 1,007	+ 3,000	10,154	15,146
売上収益	21,293	22,900	23,400	+ 2,107	+ 500	9,962	13,438
事業利益	1,431	1,450	1,450	+ 19	-	357	1,093
	[利益率] [6.7%]	[6.3%]	[6.2%]	[▲ 0.5pt]	[▲ 0.1pt]	[3.6%]	[8.1%]
税引前当期利益	1,075	1,150	1,150	+ 75	-	353	797
	[利益率] [5.0%]	[5.0%]	[4.9%]	[▲ 0.1pt]	[▲ 0.1pt]	[3.6%]	[5.9%]
親会社の所有者に帰属する 当期利益	880	820	820	▲ 60	-	220	600
	[利益率] [4.1%]	[3.6%]	[3.5%]	[▲ 0.6pt]	[-]	[2.2%]	[4.5%]
税後ROIC	8.0%	6.9%	6.9%	▲ 1.1pt	-	-	-
売上加重平均レート(USD/JPY)	150.81	145.00	-	-	-	145.12	145.00
損益影響外貨量(億USD) [※]	19.4	24.8	21.2	+ 1.8	▲ 3.6	11.4	9.8

※ 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。但し、2Q実績にはPW1100G-JMエンジンの運航上の重要な問題に係る外貨建返金負債残高を含まない）。当該数値のセグメント別内訳はP.51を参照

2025年度業績予想 – 事業損益増減要因※1

(注) グラフは5月に公表した期初計画からの変動を示しています

✓ 米国関税政策によるコスト上昇や事業競争環境の激化に伴う採算性の低下を価格転嫁や固定費の低減、円安効果等でカバー



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

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

2 2025年度業績予想 – セグメント別

- ✓ ES&Mはエネルギー事業や中国合弁造船事業の好調を反映し、上方修正 ①
- ✓ PS&Eは需要見通しを引き上げた一方、販促費の増加等により、利益予想は据え置き ②

(単位：億円)

	受注高				売上収益				事業利益			
	'24年度 実績	'25年度予想			'24年度 実績	'25年度予想			'24年度 実績	'25年度予想		
		従来予想	修正予想	修正額		従来予想	修正予想	修正額		従来予想	修正予想	修正額
航空宇宙システム	8,828	6,900	7,200	+ 300	5,678	6,400	6,400	-	558	560	560	-
車両	2,515	1,100	3,000	+ 1,900	2,223	2,200	2,200	-	84	90	90	-
エネルギーソリューション&マリ	5,420	4,400	4,800	+ 400	3,981	4,500	4,600	+ 100	442	570	580	+ 10
精密機械・舶々ト	2,492	2,700	2,700	-	2,415	2,600	2,600	-	70	140	140	-
パワー・スポーツ&エンジン	6,116	6,200	6,600	+ 400	6,093	6,200	6,600	+ 400	478	300	300	-
その他	933	1,000	1,000	-	901	1,000	1,000	-	52	50	50	-
調整額※	-	-	-	-	-	-	-	-	▲ 256	▲ 260	▲ 270	▲ 10
合計	26,307	22,300	25,300	+ 3,000	21,293	22,900	23,400	+ 500	1,431	1,450	1,450	-

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

空白スライド

Intentionally blank slide

3

セグメント別詳細情報

Details by segment

2025年度2Q実績（前年同期比）

受注高 
+751 億円

防衛省向けやボーイング向けなどが増加したことにより増加

売上収益 
+84 億円

同 上

事業利益 
▲152 億円

増収はあるものの、為替レートが円高に推移した影響やエンジンMRO事業参入に伴う固定費の増加、民間機向け航空エンジン(新造)の台数増などにより減益

2025年度予想（従来予想比）

受注高 
+300 億円

防衛省向けやボーイング向け、民間機向け航空エンジンの増加により、見通しを引き上げ

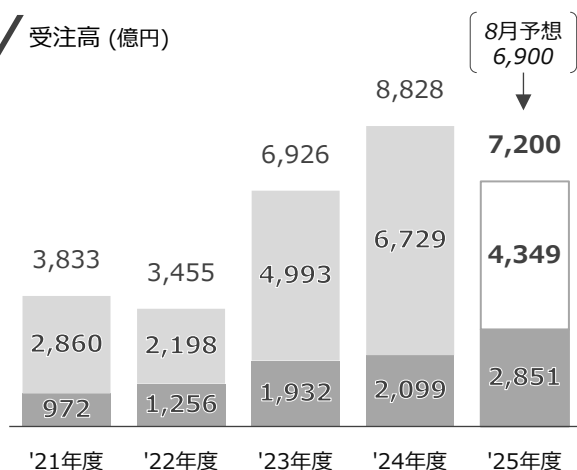
売上収益 
±0 億円

大きな変動はなく、見通しを据え置き

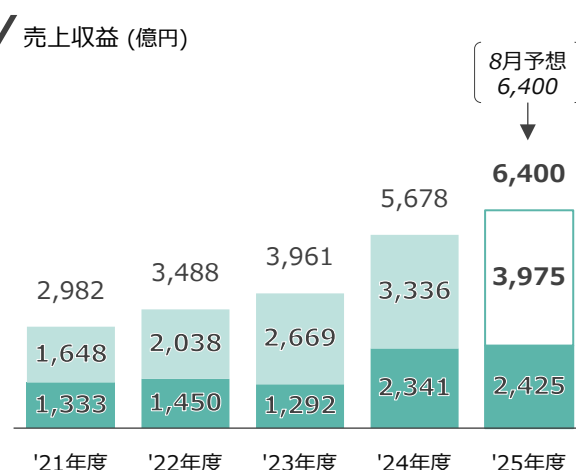
事業利益 
±0 億円

同 上

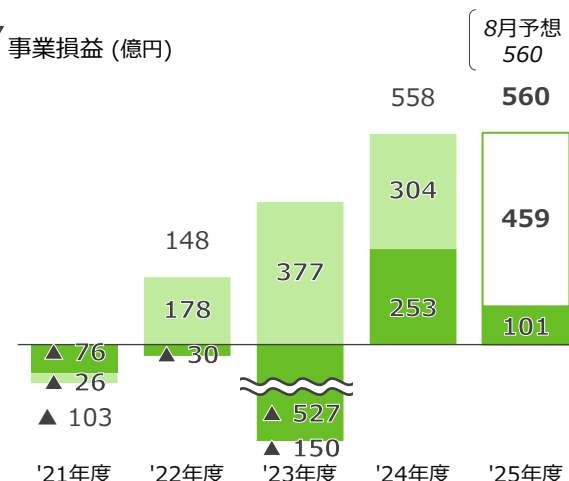
受注高 (億円)



売上収益 (億円)



事業損益 (億円)

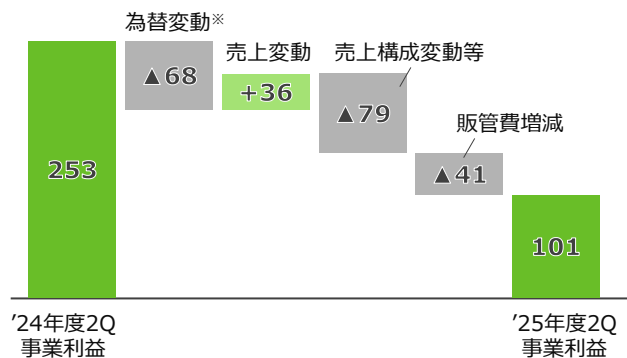


(注) グラフは濃色部が1-2Q、淡色部が3-4Qを表します

(単位：億円)

	'24年度 2Q実績	'25年度		'24年度 通期	'25年度予想				
		2Q実績	前年同期比		従来予想	修正予想	前期比	従来予想比	3-4Q予想
受注高	2,099	2,851	+ 751	8,828	6,900	7,200	▲ 1,628	+ 300	4,349
うち 航空宇宙	1,127	1,957	+ 830	6,995	5,000	5,200	▲ 1,795	+ 200	3,243
航空エンジン	972	894	▲ 78	1,833	1,900	2,000	+ 167	+ 100	1,106
売上収益	2,341	2,425	+ 84	5,678	6,400	6,400	+ 722	-	3,975
うち 航空宇宙	1,539	1,659	+ 120	3,999	4,650	4,650	+ 651	-	2,991
航空エンジン	802	765	▲ 36	1,678	1,750	1,750	+ 72	-	985
事業利益	253	101	▲ 152	558	560	560	+ 2	-	459
	[利益率] [10.8%]	[4.2%]	[▲ 6.6pt]	[9.8%]	[8.8%]	[8.8%]	[▲ 1.0pt]	[-]	[11.5%]

／ 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 (▲28億円) を含む

補足情報

ボーイング向け航空機分担製造品の売上機数
(単位：機)

	'24年度		'25年度		1Q比 増減
	2Q	通期	2Q	2Q	
767	11	19	15	15	+ 4
777	10	19	12	12	+ 2
777X	5	5	3	3	▲ 2
787	23	58	25	25	+ 2

主要航空エンジン分担製造品の売上台数
(単位：台)

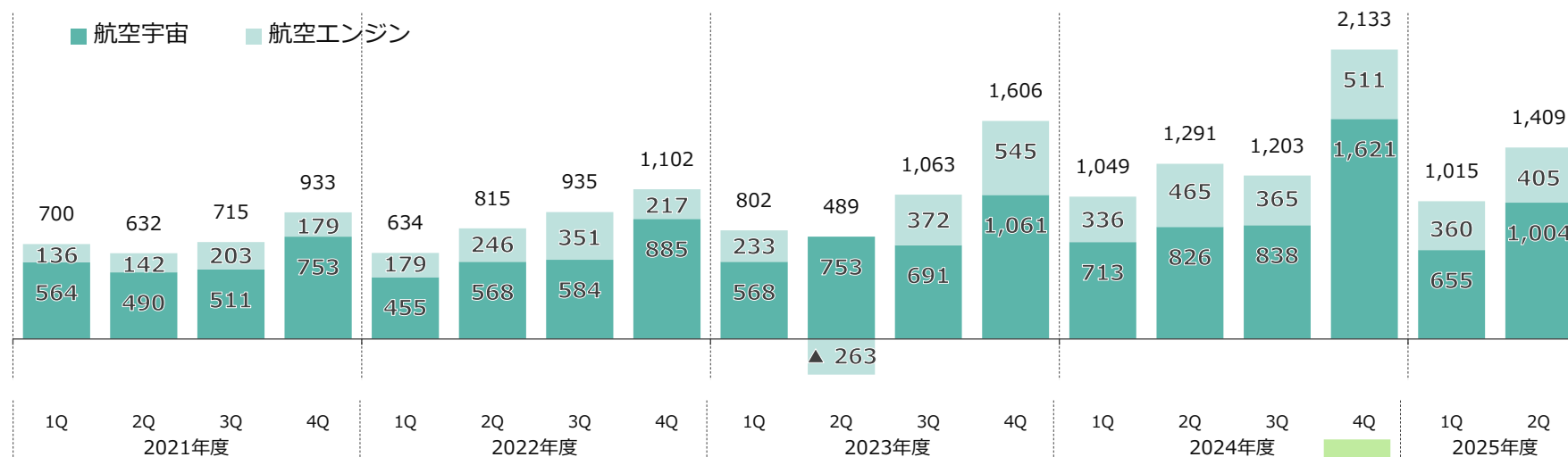
	'24年度		'25年度		2Q比 増減
	2Q	通期	2Q	2Q	
V2500	12	20	6	6	▲ 6
PW1100G	333	681	321	321	▲ 12

(注) Rolls-Royce向けエンジンは非公表

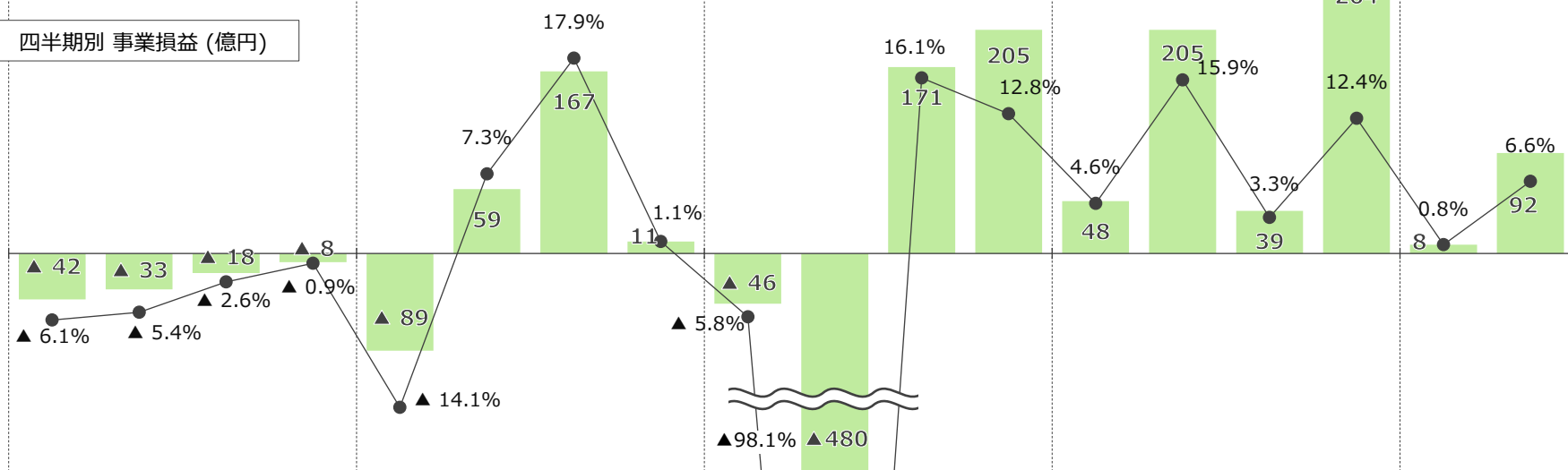
3

セグメント別詳細情報 - 航空宇宙システム

四半期別 売上収益 (億円)



四半期別 事業損益 (億円)



事業環境・受注動向

- 民間機向け
 - 航空旅客需要は回復から成長のフェーズに移行しており、機体・エンジンともに需要が増加
- 防衛省向け
 - 抜本的な防衛力強化という防衛省の方針のもと、需要増や採算性の改善が期待できる

(補足)

当社がIAE社※1を通じて参画している
PW1100G-JMエンジンプログラムについて

- ✦ 同エンジンには運航上の重要な問題が発生しており、本問題を解消するため、2024年から数年間にわたって多数の同エンジンが検査・整備のため機体 (A320neo) から取り下ろされる
- ✦ エンジンの取り下ろしから取り付けには250~300日を必要とするため、多くの機体が地上駐機状態となる
- ✦ '23年度に本件に係る将来にわたる損失見込み額を一括計上※2しており、現時点で損失見込み額に変更なし※3
- ✦ 本件に関する当社のプレスリリース
https://www.khi.co.jp/pressrelease/news_230912-2.pdf
https://www.khi.co.jp/ir/pdf/etc_231026-1j.pdf

※1 International Aero Engines, LLC

※2 2023年度7-9月期に事業損益段階で▲580億円の損失を計上

※3 為替変動に伴う評価替の影響を除く

重点施策と具体的な取り組み



事業の拡大に向けた体制整備

- 旺盛な需要に対応するサプライチェーンおよび増産体制の再整備
- 新たな事業機会獲得に向けた業務効率化と生産性の向上
- 防衛航空機・ヘリコプタの開発推進ならびに量産契約の着実な履行



H145//BK117 D-3型
大分県に納入（消防・防災向け）



防衛事業にかかる活動強化

- 防衛力強化に向けた7つの重視分野への取り組み推進

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



スタンド・オフ電子戦機
(出典:防衛省ウェブサイト)

試作その3契約
2026年度履行完了予定



KJ300
ターボファンエンジン



市場動向を踏まえた技術戦略の推進

- 防衛力強化の実現に向けた民生技術の活用を含む技術開発の促進
- NEDOグリーンイノベーション基金活用による脱炭素社会に向けた環境技術開発の推進

3 セグメント別詳細情報 - 車両

2025年度2Q実績（前年同期比）

受注高 ▲0 億円

北米向けが減少したものの、アジア向けが増加したことなどにより前年同期並み

売上収益 +323 億円

国内向けや米国向けが増加したことにより増収

事業利益 +33 億円

増収などにより増益

2025年度予想（従来予想比）

受注高 +1,900 億円

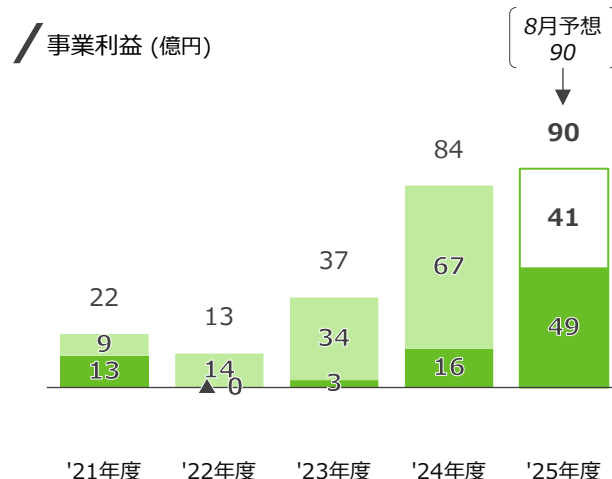
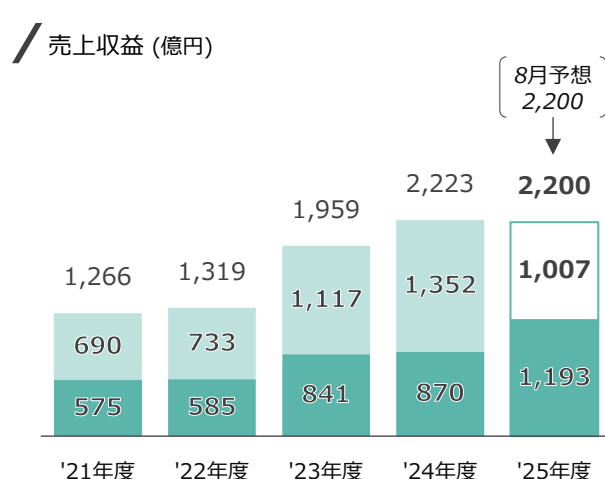
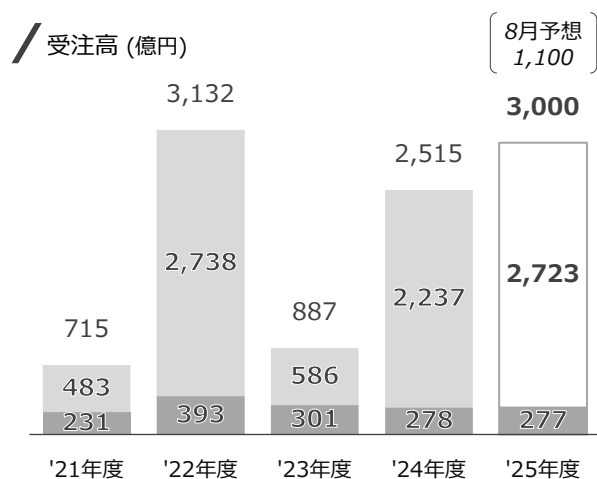
米国向けの増加により、見通しを引き上げ

売上収益 ±0 億円

大きな変動はなく、見通しを据え置き

事業利益 ±0 億円

同上



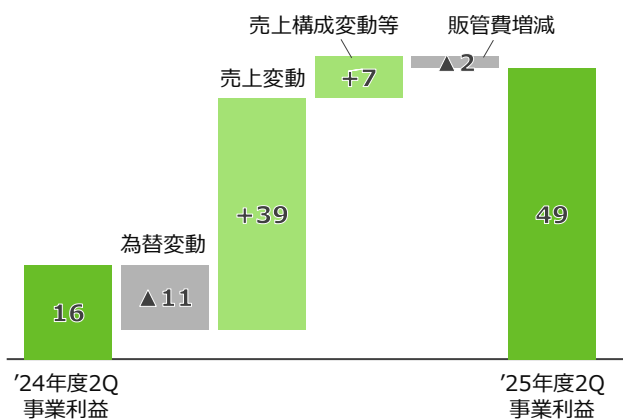
(注) グラフは濃色部が1-2Q、淡色部が3-4Qを表します

3 セグメント別詳細情報 - 車両

(単位：億円)

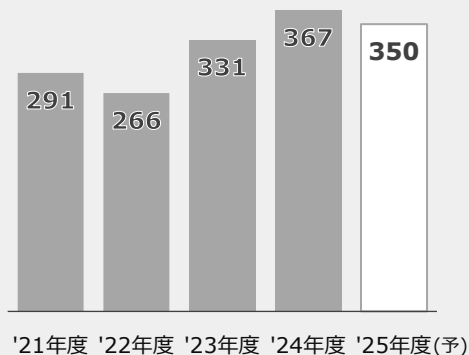
	'24年度 2Q実績	'25年度		'24年度 通期	'25年度予想				
		2Q実績	前年同期比		従来予想	修正予想	前期比	従来予想比	3-4Q予想
受注高	278	277	▲ 0	2,515	1,100	3,000	+ 485	+ 1,900	2,723
うち 国内・アジア	247	265	+ 18	523	1,030	900	+ 377	▲ 130	635
北米	31	12	▲ 19	1,992	70	2,100	+ 108	+ 2,030	2,088
売上収益	870	1,193	+ 323	2,223	2,200	2,200	▲ 23	-	1,007
うち 国内・アジア	233	398	+ 164	701	780	780	+ 79	-	382
北米	637	795	+ 158	1,521	1,420	1,420	▲ 101	-	625
事業利益	16	49	+ 33	84	90	90	+ 6	-	41
	[利益率] [1.9%]	[4.2%]	[+ 2.2pt]	[3.8%]	[4.1%]	[4.1%]	[+ 0.3pt]	[-]	[4.1%]

事業損益増減要因 (億円)



補足情報

部品・改造・アフター関連売上(単位：億円)

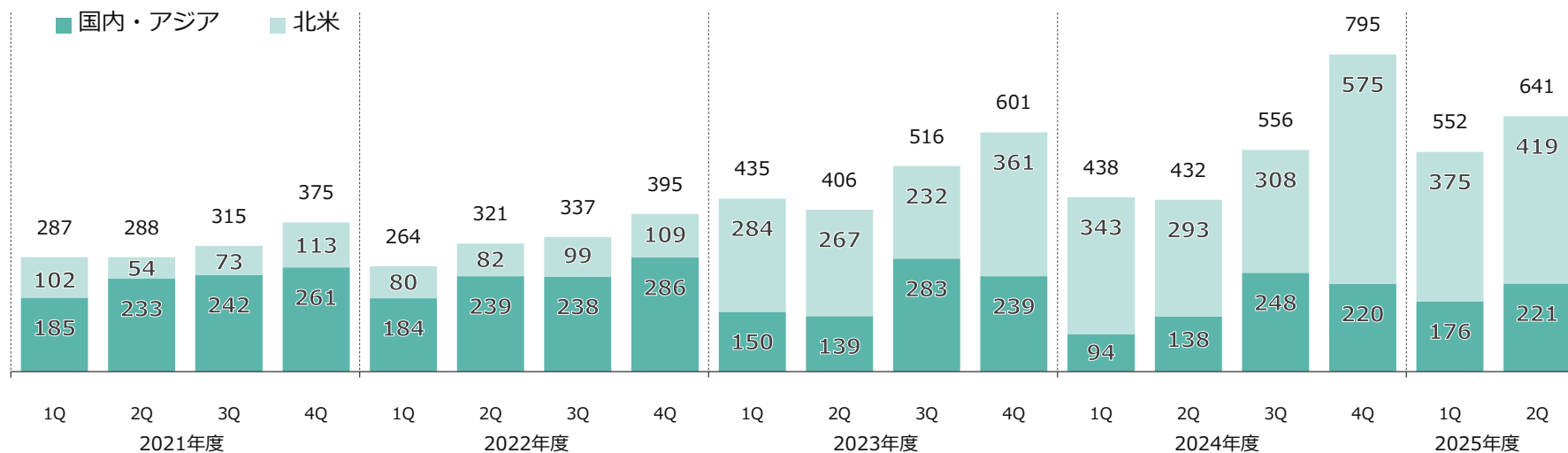


米国ニューヨーク地下鉄向け
R211プロジェクトの進捗状況 ('25年9月末)

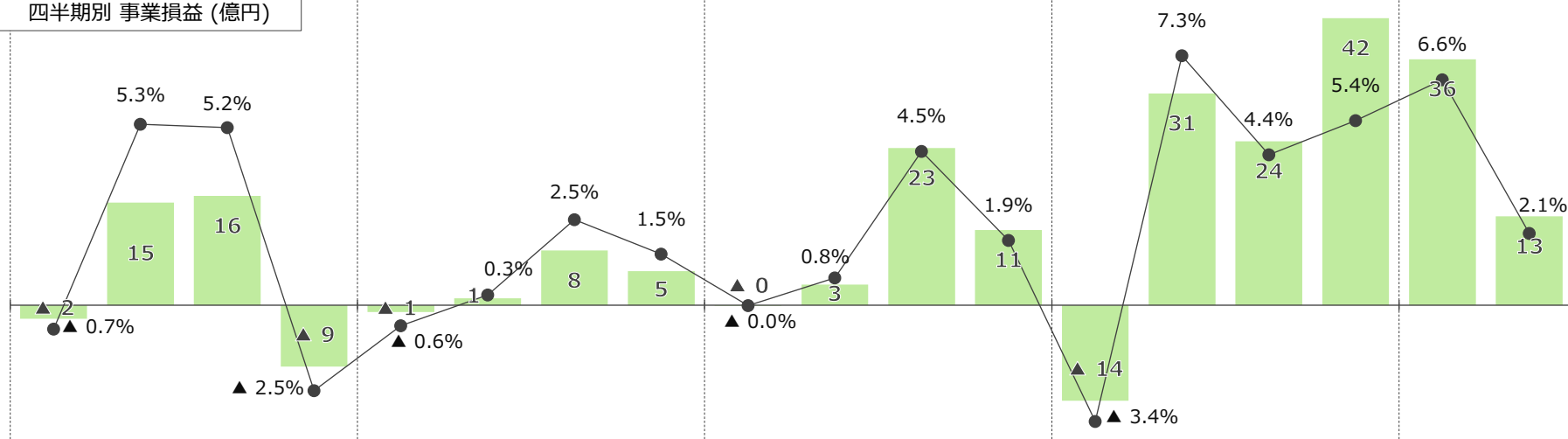
- Base契約車両全535両を完納
- Option1契約車両640両のうち、**170両を引き渡し済み**
- Option2契約車両435両は25年1月に受注済み

3 セグメント別詳細情報 - 車両

四半期別 売上収益 (億円)



四半期別 事業損益 (億円)



3 セグメント別詳細情報 - 車両

事業環境・受注動向

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



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

重点施策と具体的な取り組み

✓ 海外案件の納入スケジュール遵守

- 主要案件のマイルストーン

案件	ステータス	マイルストーン
ダッカ 6号線	▶ 完納（全24編成144両を顧客に引渡し済）	最終車両引渡し 2024年度4Q完了 基地設備引渡し 2025年度
NYCT R268 地下鉄	▶ 米国時間2025年10月29日に378両の発注 内示（受注額：約2,200億円）	最終車両引渡し 2030年度

✓ 顧客に信頼される品質レベルの達成

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



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

✓ 部品・サービスの拡販、保守分野の事業拡大

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

2025年度2Q実績（前年同期比）

受注高 
+264 億円

前年同期にLPG/アンモニア運搬船を複数隻受注した反動はあるものの、防衛省向けの増加や海外LNGタンクの受注などにより増加

売上収益 
+273 億円

エネルギー事業や船舶海洋事業など各分野での増収により増収

事業利益 
+78 億円

増収などにより増益

2025年度予想（従来予想比）

受注高 
+400 億円

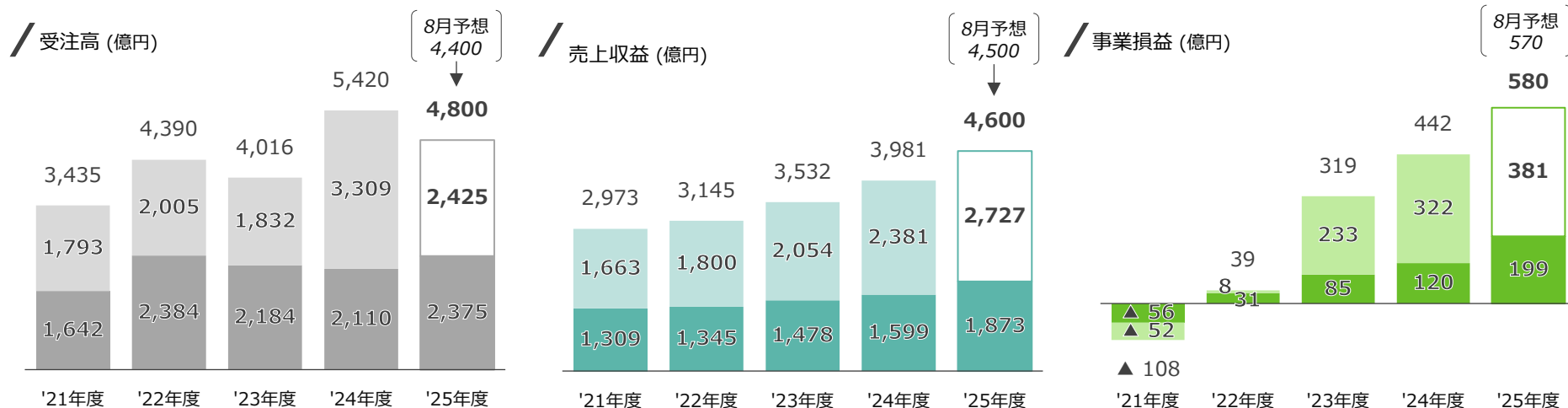
海外LNGタンクの受注や発電設備の増加、舶用機械の増加などにより、見通しを引き上げ

売上収益 
+100 億円

防衛省向けの増加などにより、見通しを引き上げ

事業利益 
+10 億円

持分法投資利益の増加などにより、見通しを引き上げ

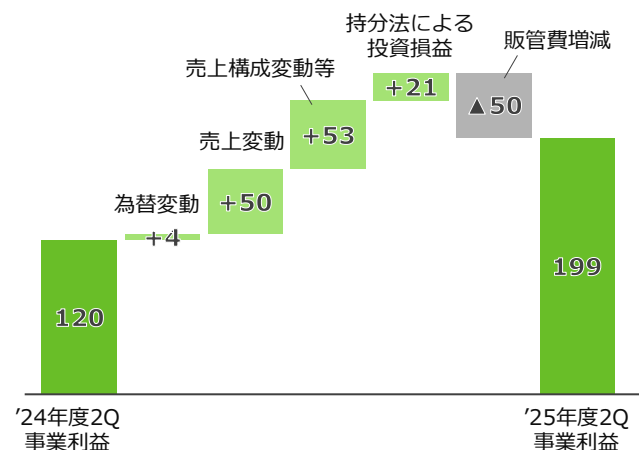


(注) グラフは濃色部が1-2Q、淡色部が3-4Qを表します

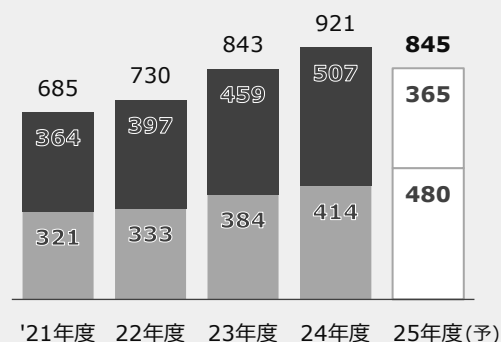
(単位：億円)

	'24年度 2Q実績	'25年度		'24年度 通期	'25年度予想				
		2Q実績	前年同期比		従来予想	修正予想	前期比	従来予想比	3-4Q予想
受注高	2,110	2,375	+ 264	5,420	4,400	4,800	▲ 620	+ 400	2,425
うち IHC・プラント・船用推進	1,449	1,813	+ 363	3,544	3,400	3,800	+ 256	+ 400	1,987
船舶海洋	660	562	▲ 98	1,876	1,000	1,000	▲ 876	-	438
売上収益	1,599	1,873	+ 273	3,981	4,500	4,600	+ 619	+ 100	2,727
うち IHC・プラント・船用推進	1,153	1,352	+ 199	3,068	3,300	3,400	+ 332	+ 100	2,048
船舶海洋	446	520	+ 74	912	1,200	1,200	+ 288	-	680
事業利益	120	199	+ 78	442	570	580	+ 138	+ 10	381
[利益率]	[7.5%]	[10.6%]	[+ 3.1pt]	[11.1%]	[12.7%]	[12.6%]	[+ 1.4pt]	[-]	[14.0%]
うち 持分法投資利益	94	115	+ 21	229	250	260	+ 31	+ 10	145

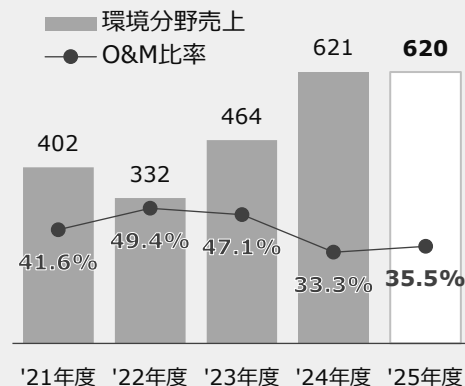
事業損益増減要因 (億円)



補足情報

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

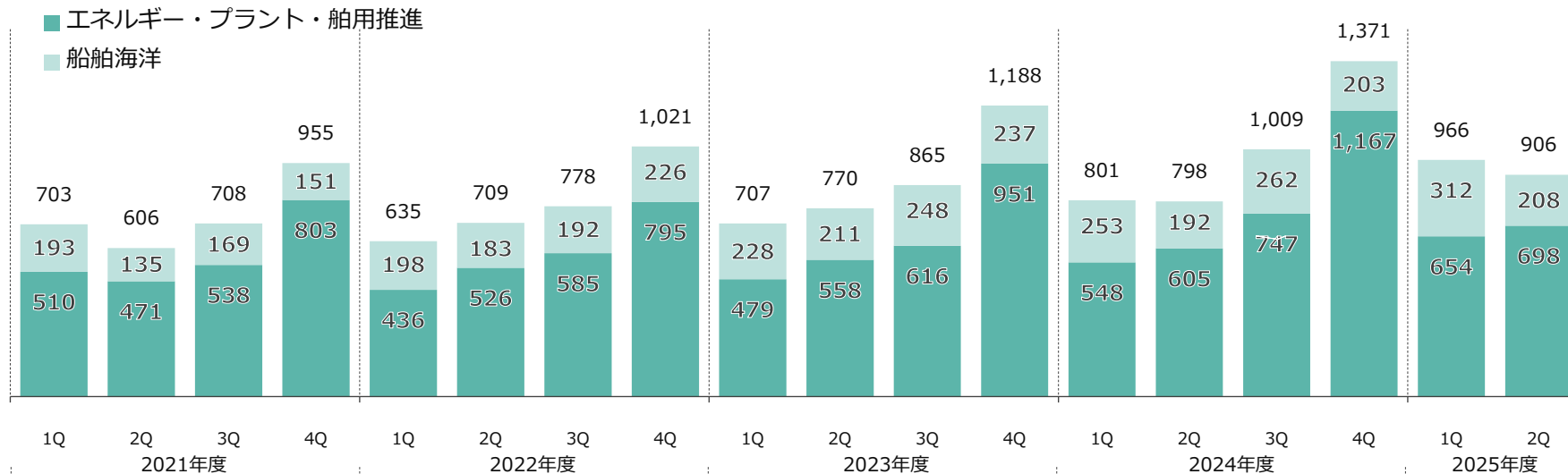
プラント事業における環境分野の売上 (億円)



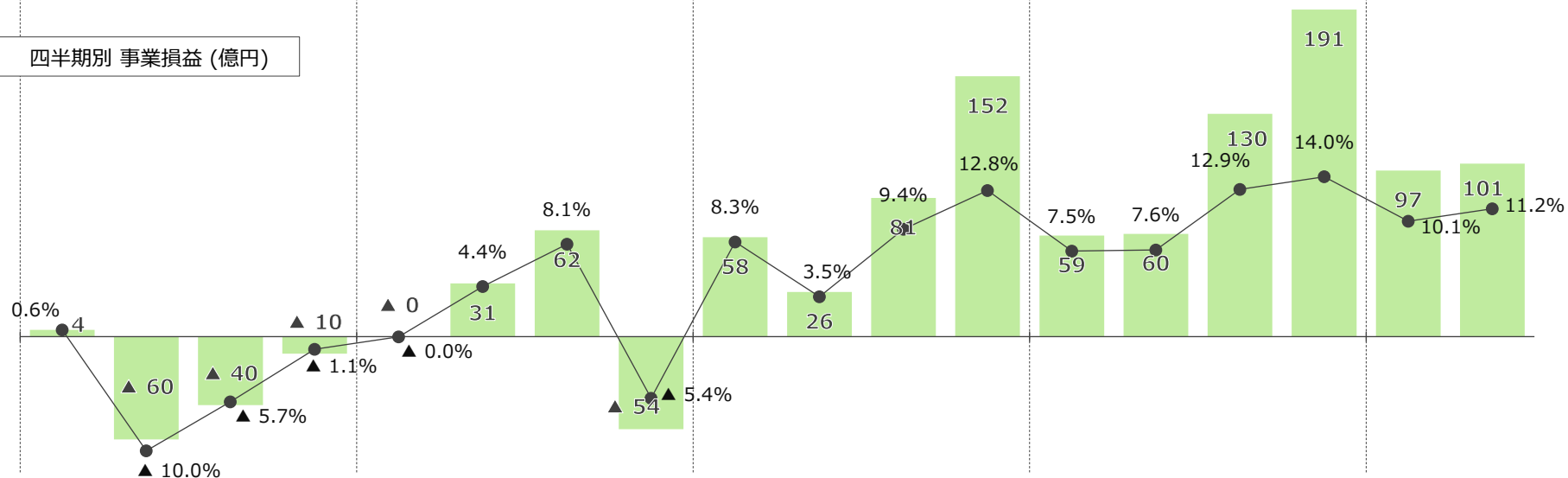
3

セグメント別詳細情報 - エネルギーソリューション&マリン

四半期別 売上収益 (億円)



四半期別 事業損益 (億円)



3 セグメント別詳細情報 – エネルギーソリューション&マリン

事業環境・受注動向

● エネルギー・プラント

国内	海外
- 非常用を中心にデータセンターの電源需要増加 - ごみ焼却設備の老朽化更新需要の継続	- 新興国では石炭から天然ガスへの燃転、先進国では水素関連の受注・引合いが増加

● 船舶海洋・船用推進

商船	艦艇・特殊船
- 造船各社は当面の船台を埋めており、商談は先物納期が中心 - 建造コストの上昇や船台需給ひっ迫により船価は高値継続傾向	- 水上艦主機・発電システムの連続受注 - 潜水艦は安定的な受注

● セグメント全体

リスク	カーボンニュートラル
- 米国関税政策の影響による物流・為替動向 - 原材料価格や資機材・燃料費、人件費の継続的な上昇等	LNG回帰に伴うトランジションソリューションや、KCC※などの脱炭素ソリューションに関する問い合わせや協力要請が増加

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 台塑石化社※ 台塑麥寮工業地区向けLNGタンクを受注

- 石炭火力から天然ガス火力への転換を担う重要なプロジェクト
- 当社は地上式LNGタンク2基とLNG払い出しポンプ、低温配管等の付帯設備を担当
- 本受注は、これまで国内外に70基以上の低温タンクを納入してきた実績と極低温分野における高い技術力が高く評価されたもの

※台塑石化：Formosa Petrochemical Corporation (FPCC)

✓ 脱炭素社会の実現に向けた取り組み

事例 新開発の低濃度CO₂分離回収技術の実証設備を神戸工場内に整備

- 当社独自のCO₂回収技術である“Kawasaki CO₂ Capture (KCC)”を活用し、以下**2つの用途**の技術実証を行う
- 独自開発した固体吸収剤を用いることで、従来の吸収液法よりも低い温度（60℃）でCO₂を分離・回収可能



神戸工場に設置する実証設備のイメージ（CG）

1 大気からのCO₂回収
Direct Air Capture (DAC)

2 排ガスからのCO₂回収
Post-Combustion Capture (PCC)

2025年度2Q実績（前年同期比）

受注高 
+16 億円

中国建設機械市場向け油圧機器が増加したものの、自動車向けロボットが減少したことにより前年同期並み

売上収益 
+75 億円

中国建設機械市場向け油圧機器や半導体製造装置向けロボットの増加などにより増収

事業利益 
+23 億円

増収や持分法損益の改善などにより改善

2025年度予想（従来予想比）

受注高 
±0 億円

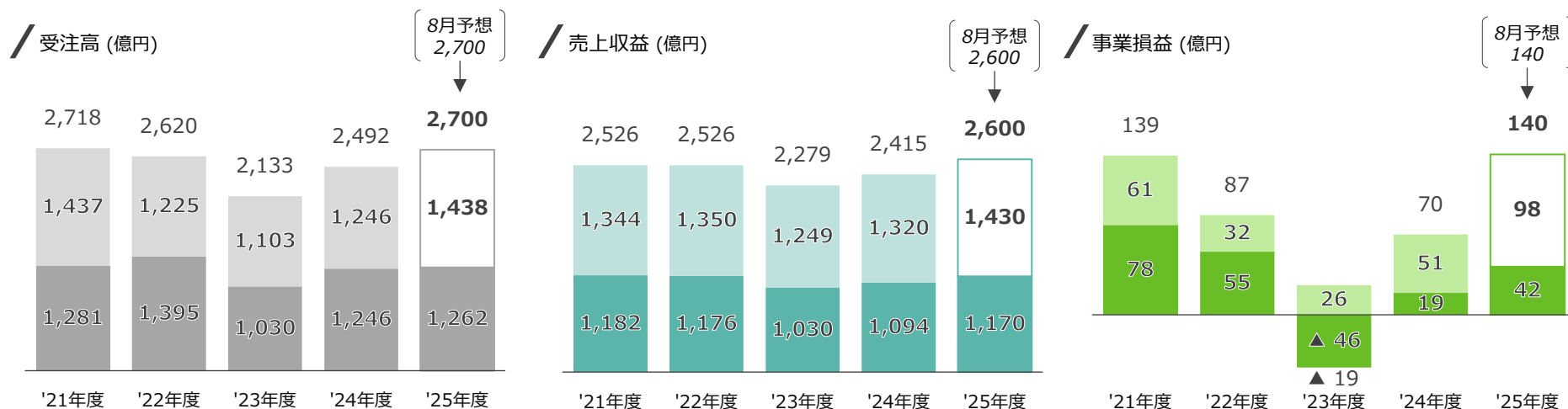
大きな変動はなく、見通しを据え置き

売上収益 
±0 億円

同 上

事業利益 
±0 億円

同 上



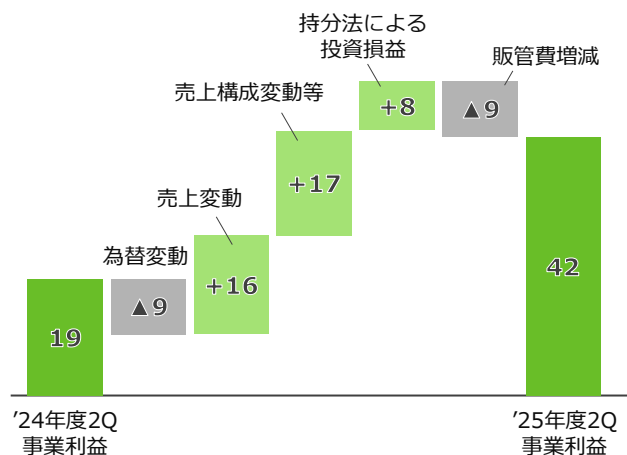
(注) グラフは濃色部が1-2Q、淡色部が3-4Qを表します

3 セグメント別詳細情報 – 精密機械・ロボット

(単位：億円)

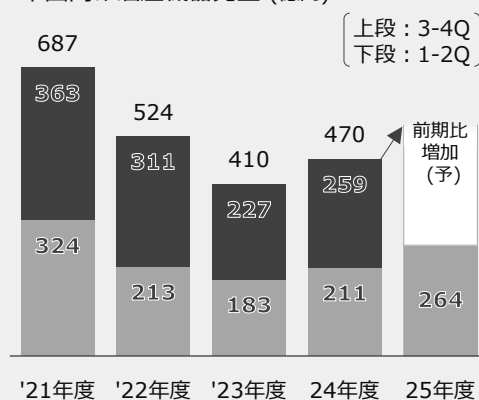
	'24年度 2Q実績	'25年度 2Q実績	前年同期比	'24年度 通期	従来予想	修正予想	前期比	従来予想比	3-4Q予想
受注高	1,246	1,262	+ 16	2,492	2,700	2,700	+ 208	-	1,438
うち 油圧機器	749	857	+ 108	1,475	1,700	1,700	+ 225	-	843
ロボット	497	405	▲ 92	1,017	1,000	1,000	▲ 17	-	595
売上収益	1,094	1,170	+ 75	2,415	2,600	2,600	+ 185	-	1,430
うち 油圧機器	711	787	+ 75	1,468	1,600	1,600	+ 132	-	813
ロボット	383	382	▲ 0	946	1,000	1,000	+ 54	-	618
事業利益	19	42	+ 23	70	140	140	+ 70	-	98
[利益率]	[1.8%]	[3.6%]	[+ 1.8pt]	[2.9%]	[5.4%]	[5.4%]	[+ 2.4pt]	[-]	[6.9%]
うち 持分法投資損益	▲ 8	0	+ 8	▲ 15	0	0	+ 15	-	-

事業損益増減要因 (億円)



補足情報

中国向け油圧機器売上 (億円)

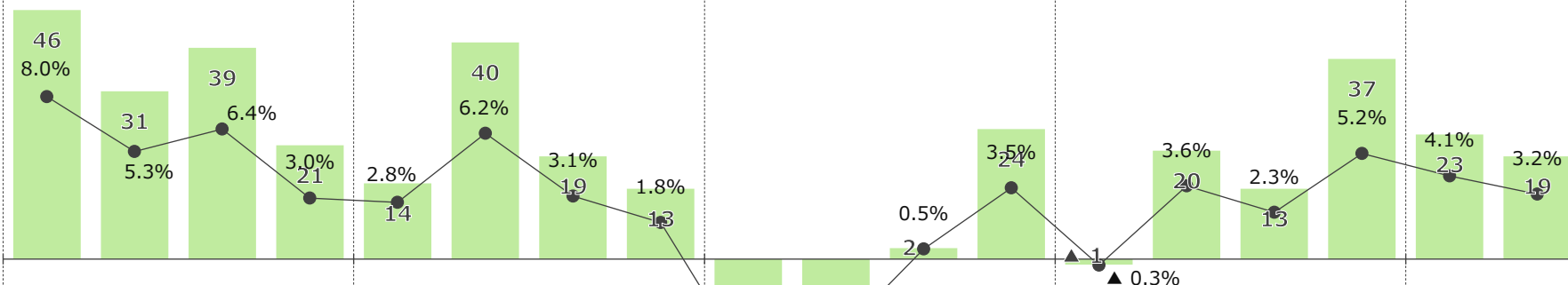
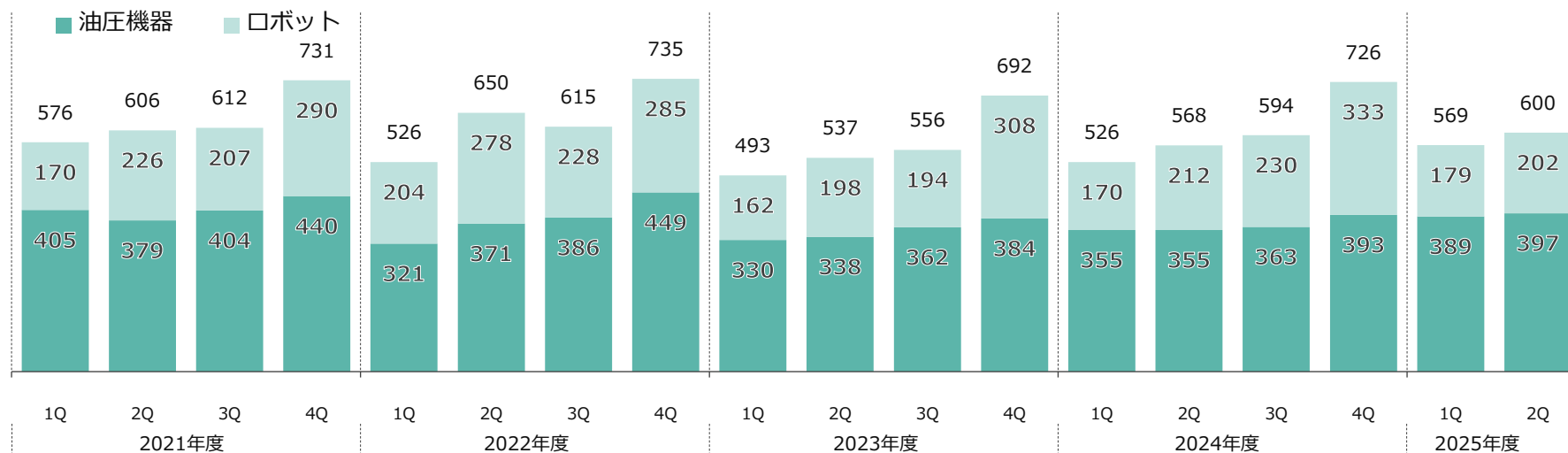


ロボット分野別売上※ (単位：億円)

	'24年度	'25年度	増減
車体組立・塗装	142	133	▲ 9
半導体	418	(予) 400	▲ 18
一般産機・その他	156	183	+ 27
合計	348	(予) 380	+ 32
	120	109	▲ 10
	274	(予) 320	+ 46
合計	419	426	+ 7
	1,041	(予) 1,100	+ 59

※ 本表数値はセグメント間売上を含む

四半期別 売上収益 (億円)



四半期別 事業損益 (億円)

事業環境・受注動向

● 油圧機器

- 中国建設機械市場

不動産不況の長期化等により需要が低迷していたものの、輸出機を中心に回復が本格化（特に鉱山用の大型機向けやアフリカ、東南アジア地域への輸出機向けの注文数が増加）

- 中国以外の地域における建設機械市場

欧州市場の停滞は底を打ち緩やかな回復傾向

- 建設機械分野は今後、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、過酷な作業環境に起因する自動化・自律化、遠隔操作が進む

● ロボット

- 汎用ロボット

米国関税政策や中国の景気低迷に伴い需要は依然低調も、人件費上昇や労働力不足を背景として自動化需要は確実に高まっている

- 半導体製造装置向けロボット

AI分野の成長を主因に2024年度後半から需要は回復傾向にある。

米国対中規制の影響を受けたものの、確実に好転していく見込み

重点施策と具体的な取り組み



油圧事業の発展に向けた施策

建機向け新製品開発/市場開拓

- 高い制御技術・開発力で電動化・自動化、遠隔操作に対応し、市場を開拓

アフターセールス事業の強化

- 過去の販売実績を活かしたアフターセールスの拡大と販売ネットワーク構築・拡大



建設機械向け電動油圧システム

水素関連事業/防衛事業の強化

- 水素圧縮機、燃料電池システムなどの開発
- 当社グループ内向け防衛関連製品の拡充



ロボット事業の戦略的挑戦

高付加価値領域への集中投資

- 半導体市場の本格的回復に備えた供給体制整備
- 新分野（真空/後工程・EFEM・工場自動化etc.）の拡大

ブランド力の強化

- オープン戦略の推進と協業・共創の拡大
- ソーシャルロボット分野の事業化推進

Topics

NEDO公募事業に「SI効率化と多彩なロボットシステムの創出を実現する共創基盤開発」プロジェクトが採択

共創プラットフォームの構築により、未活用領域へのロボット導入促進を目指す

医療向け事業の強化

- 手術支援ロボット hinotori™の普及（メディカロイド社、シスメックス社と共同）
- 遠隔操作技術等による差別化

2025年度2Q実績（前年同期比）

売上収益 
+394 億円

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

事業利益 
▲100 億円

増収はあるものの、為替レートが円高に推移した影響や増産投資に伴う固定費の増加や販売促進費の増加、米国関税政策の影響などにより減益

2025年度予想（従来予想比）

売上収益 
+400 億円

新興国向け二輪車の増加や米国パワースポーツ市場の需要が従来予想を上回って推移している状況を考慮し、見通しを引き上げ

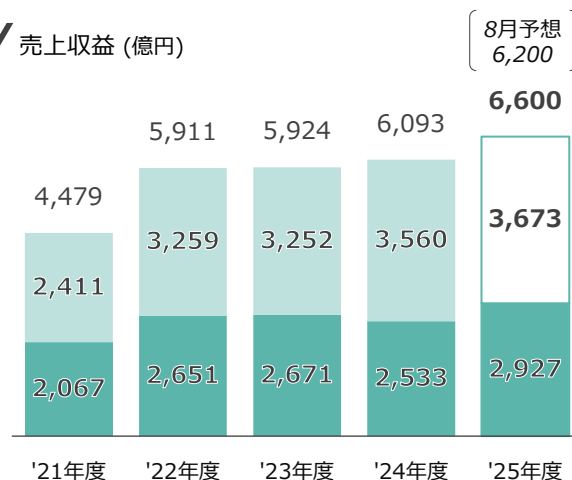
事業利益 
±0 億円

増収はあるものの、販売促進費や関税コストの増加などにより、見通しを据え置き

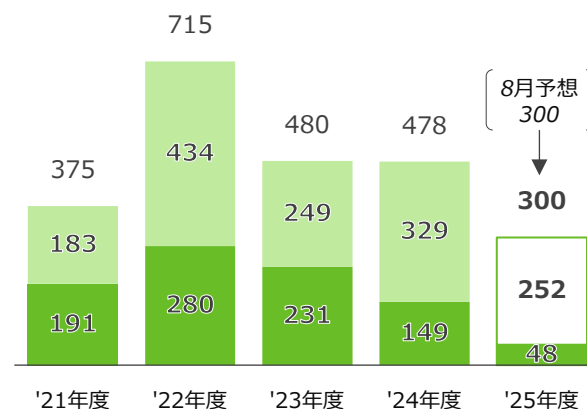
受注高（億円）

本セグメントは主として見込み生産を行っていることから、受注高については売上収益と原則同額としているため、定性情報およびグラフの掲載を省略しています

売上収益（億円）



事業利益（億円）



(注) グラフは濃色部が1-2Q、淡色部が3-4Qを表します

3

セグメント別詳細情報 - パワースポーツ&エンジン

(単位：億円)

	'24年度 2Q実績	'25年度		'24年度 通期	'25年度予想				
		2Q実績	前年同期比		従来予想	修正予想	前期比	従来予想比	3-4Q予想
売上収益	2,533	2,927	+ 394	6,093	6,200	6,600	+ 507	+ 400	3,673
うち 先進国二輪車	991	1,122	+ 131	2,453	2,250	2,500	+ 47	+ 250	1,378
新興国二輪車	477	480	+ 3	992	950	1,050	+ 58	+ 100	570
四輪車・PWC	608	847	+ 238	1,690	2,050	2,100	+ 410	+ 50	1,253
汎用エンジン	456	477	+ 21	955	950	950	▲ 5	-	473
事業利益	149	48	▲ 100	478	300	300	▲ 178	-	252
	[利益率]	[5.9%]		[7.9%]	[4.8%]	[4.5%]	[▲ 3.3pt]	[▲ 0.3pt]	[6.9%]

補足情報

地域別販売台数（卸売）

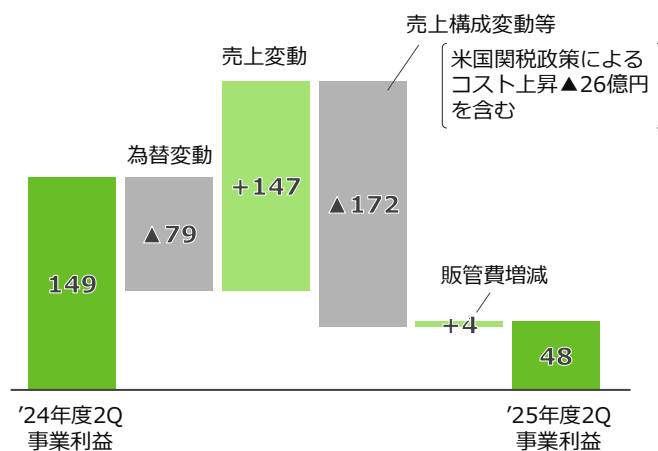
(単位：千台)

		'24年度2Q	'25年度2Q	増減	'25年度(予)
先進国二輪車	日本	11	16	+ 5	
	北米	43	46	+ 2	
	欧州	33	35	+ 2	
	その他※	3	5	+ 1	
小計		91	104	+ 12	235
新興国二輪車	フィリピン	86	97	+ 11	
	インドネシア	12	8	▲ 4	
	中南米	5	7	+ 2	
	その他※	13	12	▲ 1	
	小計	118	125	+ 7	290
四輪車・PWC	北米ほか	23	35	+ 12	85

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

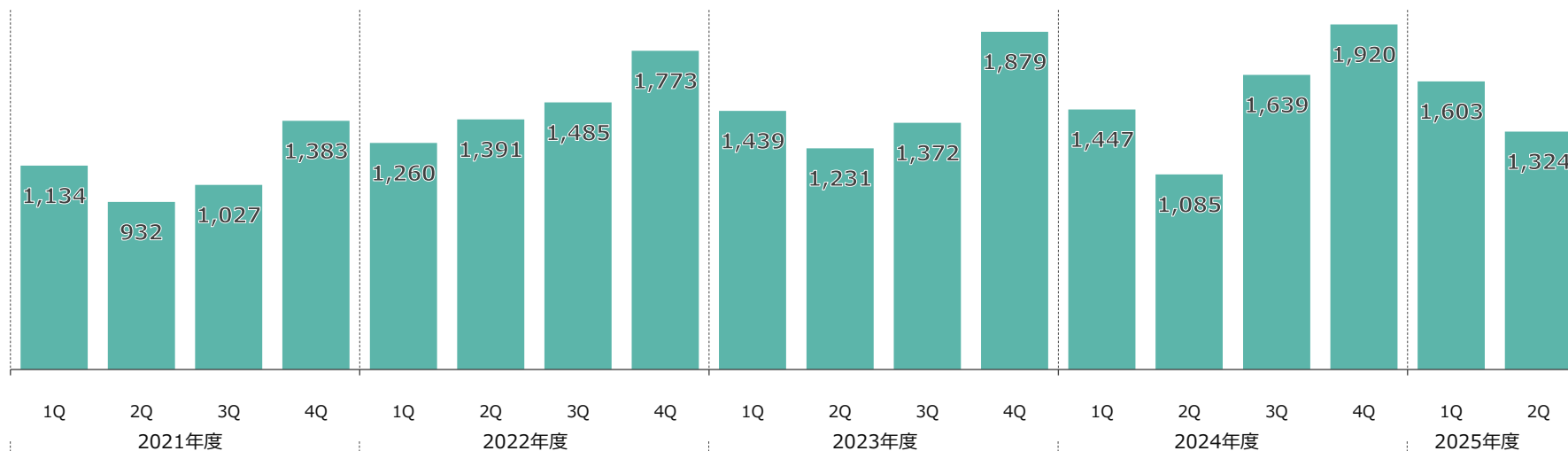
豪州： 
 中国： 
 タイ： 

事業利益増減要因（億円）

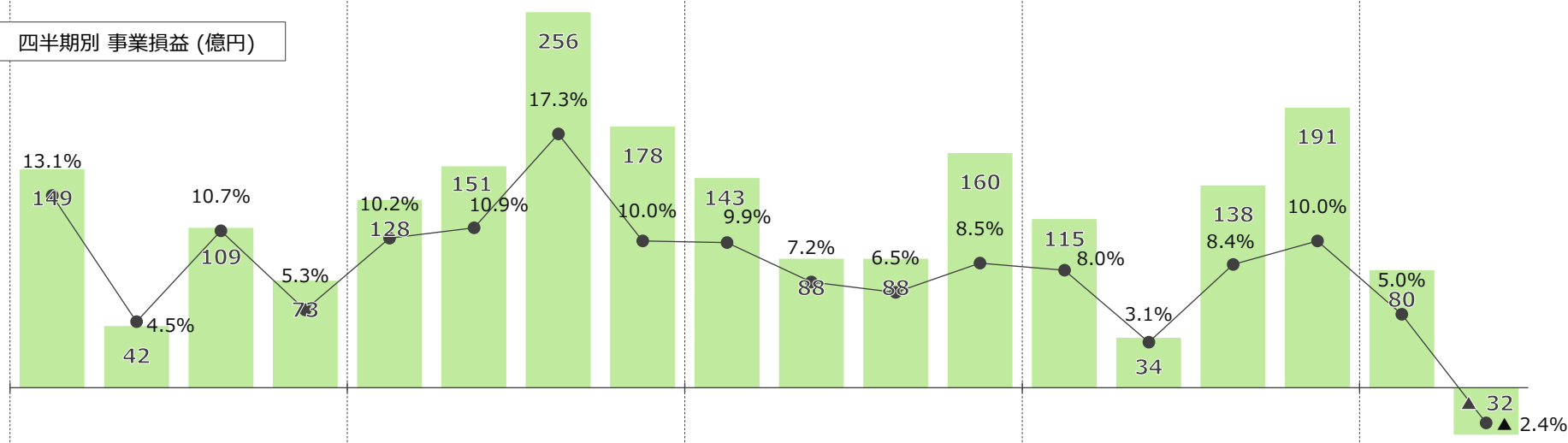


3 セグメント別詳細情報 – パワースポーツ&エンジン

四半期別 売上収益 (億円)



四半期別 事業損益 (億円)



事業環境・受注動向

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

重点施策と具体的な取り組み



市場動向に応じた製品の供給

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



Zシリーズの新型モデル
「Z1100/Z1100 SE」販売開始



四輪ビジネスの拡大、脱炭素・電動化対応

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



水素エンジンモーターサイクルの
パレードラン（フランス・パリ市）



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



キャッシュフローの改善

- 収益力強化と適正な在庫水準の維持によるフリーキャッシュフロー改善

4

株主還元、その他

Shareholder Returns and other information

配当政策

中長期的な
連結配当性向の基準 **30%**

考慮

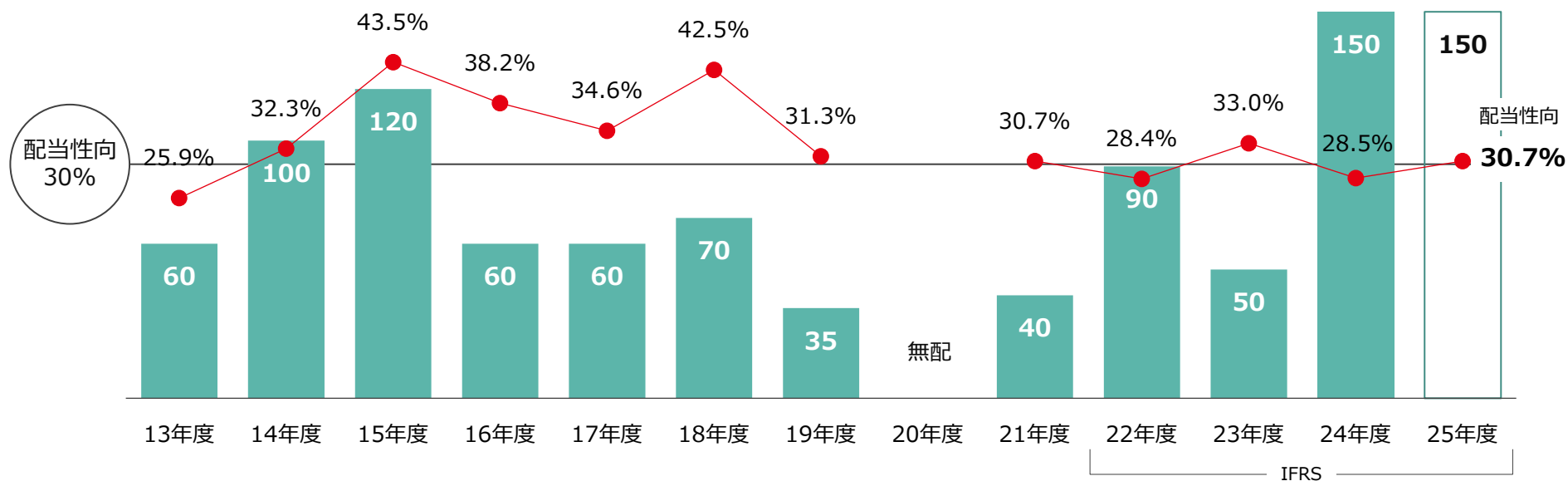
1 総合的に勘案

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

2025年度配当

1株当たり年間配当 **150円**（配当性向30.7%）
予定を据え置く



4 プロジェクトトピックス

液化水素サプライチェーン商用化実証の進捗報告

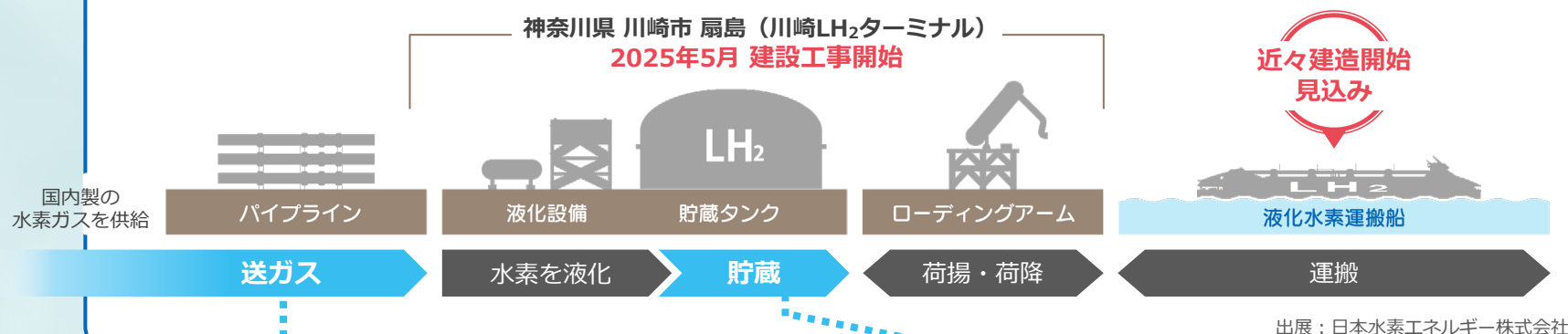
ー 水素社会の実現に向けた確かな歩み ー

本実証は「NEDOグリーンイノベーション基金事業」に採択されており、公的な支援を得ながら、2021年度から2030年度までの10年間にわたり実施されます

事業規模 約**3000**億円

補助金規模 約**2200**億円

液化水素サプライチェーンの商用化実証（～2030年度）



進捗 NEWS

JSE※とJFEエンジニアリングが
水素パイプラインの基本設計契約を締結 (25/9)

JSEは、パイプライン建設のトップランナーとして豊富な実績と最先端の技術・知見を有するJFEエンジニアリングと、水素の大量輸送を目的とした国内初の高圧水素パイプライン設計契約を締結

※ JSE: 当社関係会社である日本水素エネルギー(株)の略称。液化水素サプライチェーンに関する、調査・企画・運営および投資等を主目的として、21年6月に設立



進捗 NEWS

大型液化水素貯蔵タンクの工場製作開始 (25/8)

世界初となる商用規模の地上式平底円筒形液化水素貯蔵タンク(貯蔵容量50,000m³)を当社播磨工場で製作開始



貯蔵タンク
組立予定地(扇島)の現状



貯蔵タンクの
完成イメージ

2025年11月
現地組立開始予定

2026年度内
敷設開始予定

4 プロジェクトトピックス

世界の「なかま」とつくる水素サプライチェーン ー 国内商用実証のその先を見据えて ー



「日独連携水素サプライチェーン構築に向けた覚書」を締結

’25年9月 当社はトヨタ自動車・関西電力・ダイムラトラック社・ハンブルク自由港倉庫建築組合と「日独連携水素サプライチェーン構築に向けた覚書」を締結

本覚書は、国や産業の壁を越えて、水素の国際的な利活用推進を目指すと共に、日本とドイツの需要を合わせることで、高い経済性を持つ水素サプライチェーンの構築を目標とするもの



当社プレスリリースのURL
https://www.khi.co.jp/pressrelease/detail/20250915_1.html



「日豪間における液化水素サプライチェーン構築に向けた協業に関する覚書」を締結

’25年9月、当社の関係会社である日本水素エネルギー(JSE)は、豪州エネルギー最大手のWoodside Energyおよび関西電力と「日豪間における液化水素サプライチェーン構築に向けた協業に関する覚書」を締結

H2Perthプロジェクト※にて製造された水素を、液化水素運搬船を用いて日本の受入基地まで輸送するサプライチェーンの構築を目指す

※ 豪ウッドサイド社が西オーストラリア州で推進する液体水素製造・輸出プロジェクト



JSEプレスリリースのURL
https://www.japansuisoenergy.com/news/pdf/Ja_Press%20Release_KE_JS_WE.pdf



大林組

Tokyo Century

JSE



MIZUHO

三菱化工機

液化水素サプライチェーン構築に向け、JSEが各産業分野6社への第三者割当増資を実施

’25年8月 JSEは、各産業分野の以下6社から出資の受け入れを実施

荏原製作所、大林組、東京センチュリー
日本政策投資銀行 (DBJ)、みずほ銀行、三菱化工機

今回の出資を通じ、液化水素の製造・輸送・供給に関するサプライチェーンの構築を加速していく



JSEプレスリリースのURL
https://www.japansuisoenergy.com/news/pdf/NR_lhchain_tp202508.pdf

4 プロジェクトトピックス

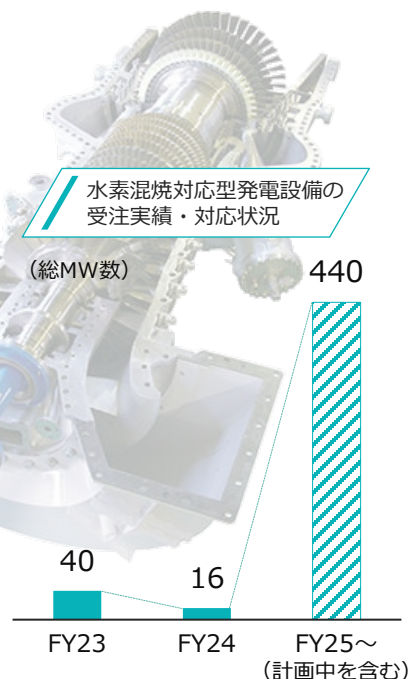
着々と進む、水素Ready^{※1}製品の導入

— LNGから水素社会へのスムーズなトランジションを推進 —



専務執行役員
ES&Mカンパニー
プレジデント
西村 元彦

LNG回帰に伴い、水素へのトランジション期間は従来よりも長期化が見込まれています。一方で、気候変動への対応は無視できない世界共通のゴールであることに変わりありません。このような環境下において、足元では将来の水素利用を視野にいたした水素混焼対応型設備への更新・入れ替え案件が増加傾向にあります。これは、LNGと既存設備の活用が「カーボンニュートラル達成に向けた現実的な解」であるとの認知が広まっているものと考えています。



Case Study

日清オイリオ 横浜磯子事業場にて、川崎重工製の 水素混焼対応型ガスタービンコージェネレーション設備が運転開始



25年4月 日清オイリオグループ(株)横浜磯子事業場に、JFEエンジニアリング(株)が設置のうえ所有・維持運営を行うエネルギーサービス用の設備として納入された「水素を体積比30%まで都市ガスと混焼できる当社製ガスタービンコージェネレーション設備^{※2}」が運転を開始しました。

同社は、2050年のカーボンニュートラル実現を目指して非化石エネルギーの利用割合向上に取り組んでおり、**早期に水素Ready^{※1}を確立することが重要**であると位置づけています。

※1 水素供給インフラが整備され次第、速やかに水素利用可能な状態

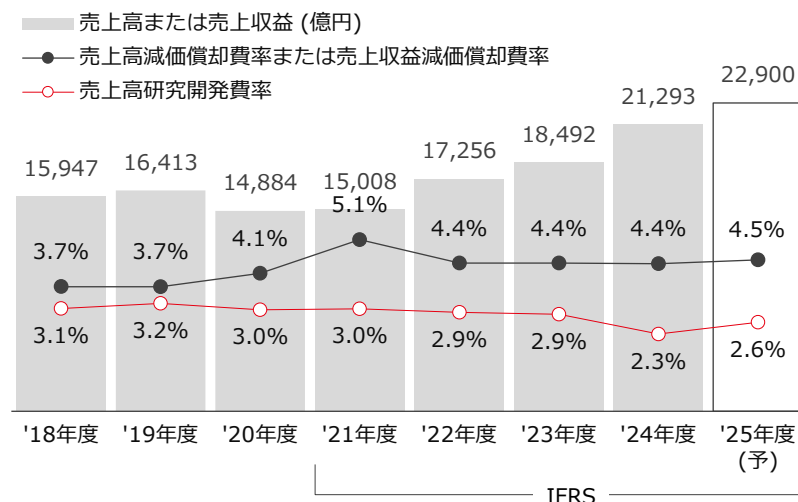
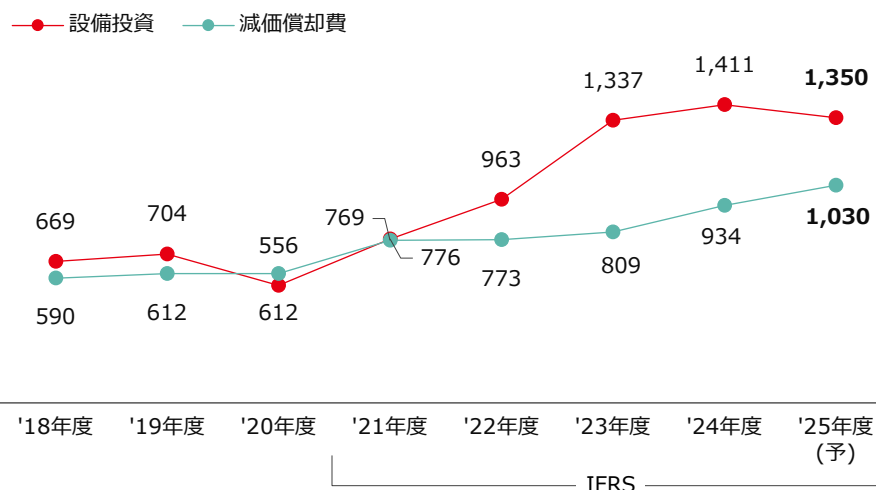
※2 実際の混焼には、水素受入設備、供給設備、水素ガス圧縮機等の付帯設備の設置が必要

日清オイリオグループ(株)プレスリリースのURL
https://www.nisshin-oillio.com/company/news/down2.php?attach_id=1861



(単位：億円、名)

	'24年度 2Q実績	'25年度		'24年度 通期	'25年度予想			
		2Q実績	前年同期比		従来予想	修正予想	前期比	従来予想比
設備投資	656	603	▲ 53	1,411	1,540	1,350	▲ 61	▲ 190
減価償却費	430	504	+ 73	934	1,070	1,030	+ 96	▲ 40
研究開発費	261	272	+ 11	489	640	605	+ 116	▲ 35
従業員数(期末)				40,640	43,680	42,410	+ 1,770	▲ 1,270
うち国内				29,072	30,610	30,690	+ 1,618	+ 80
うち海外				11,568	13,070	11,720	+ 152	▲ 1,350



● 四半期別受注高推移 (億円)

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

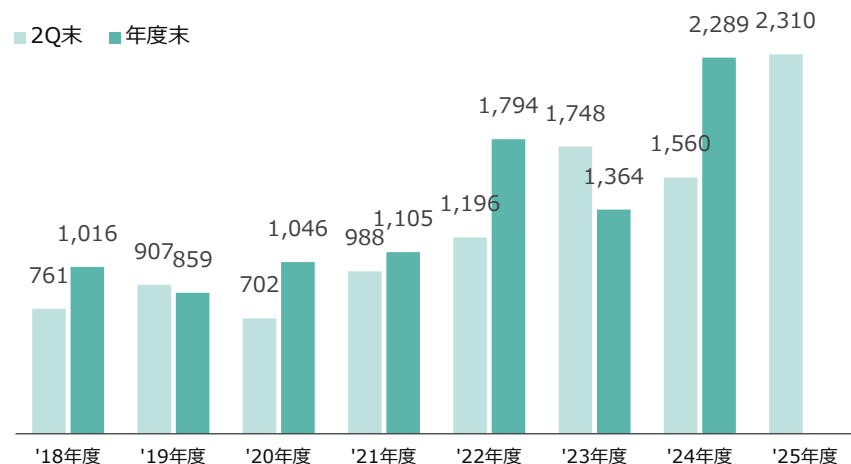
● 防衛省向け受注高・売上収益 (億円)

	'24年度 2Q実績	'25年度		'24年度 通期	'25年度予想			
		2Q実績	前年同期比		従来予想	修正予想	前期比	従来予想比
受注高	1,442	2,050	+ 608	7,747	4,600	4,805	▲ 2,942	+ 205
うち 航空機 他	613	1,178	+ 565	5,847	3,250	3,415	▲ 2,432	+ 165
航空エンジン	192	98	▲ 94	389	320	340	▲ 49	+ 20
潜水艦、艦艇用主機 他	637	774	+ 137	1,511	1,030	1,050	▲ 461	+ 20
売上収益	1,476	1,580	+ 104	4,008	4,700	4,700	+ 692	-
[全社の売上収益に占める割合]	[16.7%]	[15.9%]		[18.8%]	[20.5%]	[20.1%]		
うち 航空機 他	1,003	1,047	+ 44	2,806	3,285	3,245	+ 439	▲ 40
航空エンジン	92	104	+ 12	254	315	285	+ 31	▲ 30
潜水艦、艦艇用主機 他	381	429	+ 48	948	1,100	1,170	+ 222	+ 70

● 受注残高 (億円)

	'24年度2Q末 実績	'25年度2Q末	
		実績	増減
航空宇宙システム	9,660	13,428	+ 3,767
車両	4,215	4,265	+ 49
エネルギーソリューション&マリン	7,341	8,735	+ 1,394
精密機械・ロボット	988	1,006	+ 18
パワー・スポーツ&エンジン	-	20	+ 20.0
その他	671	507	▲ 164
合計	22,877	27,964	+ 5,086

● 船舶海洋 受注残高の推移 (億円)



● 船種別受注実績および完工年度 (隻)

	受注 '25年度 2Q 実績	完工年度				受注残
		'25年度 2Q 実績	'25年度 3Q~	'26年度	'27年度~	
			予定			
LPG運搬船	1	2	2	4	5	11
潜水艦				1	1	2
その他						
合計		※1 2	2	5	6	※2 13

※1 '25年度2Q完工隻数の総トン数：100,800GT

※2 受注残隻数の総トン数：554,400GT（潜水艦の排水トン数はGTに含まない）

● 地域別売上収益 (億円)

	'24年度2Q	'25年度2Q	
	実績	実績	増減
日本	3,336	3,776	+ 439
米国	2,796	3,255	+ 458
欧州	983	1,027	+ 44
アジア	1,285	1,358	+ 73
その他	440	544	+ 103
合計	8,841	9,962	+ 1,120

※ 売上収益は顧客の所在地を基礎とし、国又は地域に分類しています

2024年度2Q

	日本	米国	欧州	アジア	その他	合計
航空宇宙システム	1,179	720	410	0	30	2,341
車両	201	636	-	32	-	870
エネルギーソリューション&マリ	1,142	4	72	227	152	1,599
精密機械・ロボット	304	99	68	600	21	1,094
パワー・スポーツ&エンジン	155	1,332	430	387	227	2,533
その他	351	2	1	36	9	401
合計	3,336	2,796	983	1,285	440	8,841
[割合]	37.7%	31.6%	11.1%	14.5%	5.0%	100.0%

2025年度2Q

	日本	米国	欧州	アジア	その他	合計
航空宇宙システム	1,279	780	333	0	32	2,425
車両	366	795	-	32	-	1,193
エネルギーソリューション&マリ	1,304	1	124	257	185	1,873
精密機械・ロボット	310	93	69	665	31	1,170
パワー・スポーツ&エンジン	195	1,582	498	366	285	2,927
その他	319	1	1	37	10	371
合計	3,776	3,255	1,027	1,358	544	9,962
[割合]	37.9%	32.7%	10.3%	13.6%	5.5%	100.0%

● 通貨別損益影響外貨量※1 (億USD、億EUR)

		'24年度	'25年度	
		2Q実績	2Q実績	3-4Q予想
USD	航空宇宙システム	※2 3.4	※2 4.0	5.9
	車両	1.6	1.7	▲ 0.1
	エネルギーソリューション&マリッ	1.2	1.6	0.6
	精密機械・ロボット	0.6	0.8	0.5
	パワー・スポーツ&エンジン	3.5	3.2	2.9
	合計	※2 10.3	※2 11.3	9.8
EUR		2.4	2.6	1.8

※1 為替変動に伴い事業利益に影響を与える外貨量であり、USDおよびEURのみ記載（川崎重工業、川崎車両、カワサキモーターズの外貨建売上から外貨建仕入を控除して算出（損失引当済み案件の外貨建売上を含む））

（例）損益影響外貨量が10億USDある場合、為替レートが対USDで1円円安または円高に変動すると、事業利益が10億円増加または減少

※2 PW1100G-JMエンジンの運航上の重要な問題に係る外貨建返金負債残高を除く

● 売上加重平均レート (EUR/JPY)

'23年度実績	157.09
'24年度実績	163.07
'25年度2Q実績	166.99
'25年度3-4Q前提	165.00

(ご参考) ROIC算出式

税後ROIC = {親会社の所有者に帰属する当期利益 + 支払利息 × (1 - 実効税率)} ÷ 投下資本※3

※3 投下資本 = 期首・期末平均のNET有利子負債 + 期首・期末平均の自己資本

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